# Bundel - Commissie Ruimte van 20 november 2023

Agenda bijlagen

spreektijd Ruimte 20 november 2023 4 uur
Agenda commissie Ruimte 20 november 2023
Technische vragen commissie Ruimte 20 november 2023
Beantwoorde vragen BBB halte Spaarne Gasthuis Zuid - commissie Ruimte 20 november
Verslag commissie Ruimte 20 november 2023

1 Opening en mededelingen

2 18:15 - Inspreekhalfuur

Inspraak Provincie Noord
Inspreek tekst commissie Ruimte over de A8-A9 EN korte termijn oplossingen 20 nov 23
Inspreektekst A8-A9_Geanonimiseerd

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

Korte termijn agenda commissie Ruimte 20 november 2023
Agenda commissie Ruimte 20 november 2023
concept verslag Ruimte 9 oktober 2023 ter voorvisie
Lijst Toezeggingen com. ruimte 20 november 2023
lijst overzicht openstaande moties Ruimte 20 november 2023

4 18:45 - A-agenda Financiën

4.a Financiën: Laatste begrotingswijzing 2023 (A-agenda alle commissie nov 2023)
*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 2023 op basis van de huidige verwachtingen.*
*Behandelvoorstel:*
*Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over onderwerpen in de laatste begrotingswijziging die betrekking hebben op de commissie Ruimte.*

Dossier 13726 voorblad
1. Voordracht laatste begrotingswijziging 2023
2. Laatste begrotingswijziging 2023
Brief aan PS over Laatste begrotingswijziging 2023
Conversietabel Begroting 2023 naar 2024

5 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Rondvraag BBB aan gedeputeerde Beemsterboer over Woningbouw Commissie Ruimte 20-11-2023

6 19:30 - A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

6.a RO: Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022
*Toelichting:*
*GS stellen de Tweede herziening van de Omgevingsverordening NH2022 in eindconcept vast. Deze herziening heeft betrekking op onderwerpen zoals verblijfsrecreatie in het Natuurnetwerk Nederland, datacenters en energie-infrastructuur. De wijzigingen hebben van 22 juni t/m 2 augustus 2023 ter inzage gelegen en worden nu aan PS ter vaststelling aangeboden.*
*Behandelvoorstel:*
*Adviseren aan PS over de Statenvoordracht Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 11 december 2023.*

Dossier 13547 voorblad
Wijzigingsbesluit Omgevingsverordening NH2022 tweede herziening
Wijzigingsbesluit Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022
Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam West
Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam Zuid
Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Vechtstreek Noord
Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Vechtstreek
Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam Noord
Nota van beantwoording tweede herziening OV NH2022 - gelakt
Statenvoordracht tweede herziening OV NH2022
Stand van zaken moties OV NH2022 per november 2023
Brief aan PS over tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022

INSPRAAK_GEMEENTE_WATERLAND_RUIMTE20november

7 20:15 - B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

7.a Agenderingsverzoek C- naar B- agenda Plan de Lange Weeren
*Toelichting indiener agenderingsverzoek: Brief van gemeente Edam-Volendam over Plan de Lange Weeren van de C- naar de B-agenda te verplaatsen.*
*Doel van agendering: De brief is een vooraankondiging van een plan van de gemeente Volendam/Edam om te bouwen in de Lange Weeren. Aangezien het hier om een project in bijzonder provinciaal landschap gaat met ook een belangrijke waterbergingsfunctie wil de D66-fractie met de fracties en de gedeputeerde kunnen debatteren over de noodzakelijkheid en wenselijkheid van het project.*
*Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.*

agenderingsverzoek d66 plan de lange weeren
Brief gemeente Edam Volendam Plan de lange weeren (1)
Presentatie inspreker Lange Weeren
Inspraak Cie ruimte 20 november 2023 De Lange Weeren
Inspraak Cie ruimte 20 november 2023 De Lange Weeren Selene Veerman

7.b RO: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II
*Toelichting:*
*Gedeputeerde Staten stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II en de Nota van beantwoording vast. In deze ronde gaat het om wijzigingen in onder meer het Landelijk Gebied, Glastuinbouwconcentratiegebied, Cultureel Erfgoed en Stimuleringsgebied Zonne-energie. Iedereen kon van 22 juni t/m 2 augustus op de voorgestelde wijzigingen reageren.*
*Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief van GS aan PS inzake de wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 plus de bijlagen bespreken.*

Dossier 13548 voorblad
Wijzigingsbesluit wijziging werkingsgebieden en bijlagen OV NH2022 2023-II
Nota van beantwoording ronde 2023-II gelakt
Brief aan PS over wijziging werkingsgebieden en bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II

7.c RO: Consultatie ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0
*Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 biedt zicht op de toekomst van het Groene Hart, met een horizon van 2050. Het schetst wat de belangrijkste ruimtelijke opgaven zijn en benadrukt het belang van meervoudig gebruik van de schaarse ruimte. Aangezien niet alle opgaven ruimtelijk ingepast kunnen worden of strijdig zijn met elkaar moeten er keuzes gemaakt worden. Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 beschrijft daarvoor, binnen al bestaande randvoorwaarden, een aantal principes. Deze ontwikkelingsprincipes zijn, in onderlinge samenhang, het uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het Groene Hart.*
*Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de het concept Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart bespreken.*

Dossier 13651 voorblad
Concept Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0
Brief aan PS over consultatie Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0

8 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling)

Rondvraag CU krimpplan Schiphol
Rondvraag CU voor gedeputeerde Rommel cie Ruimte 20-11-2023

9 21:35 - B-agenda Mobiliteit

*Toelichting indiener agenderingsverzoek: Er is een brief ontvangen van OFN naar aanleiding van de motie die is aangenomen, waarin de Provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Daarin wordt aangegeven dat de motie niet uitvoerbaar is volgens OFN en mogelijk negatieve financiële gevolgen heeft voor de Provincie NH.*
*Op 6 november 2023 is er een brief vanuit GS met een toelichting hierop toegevoegd aan de stukken.*
*toelichting brief: Op 19 december 2022 hebben PS een motie aangenomen waarmee de Provincie Noord-Holland besluit om geen ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten. Bij de uitvoering van deze motie blijkt dat meerdere scenario's mogelijk zijn, met in ieder scenario verschillende aandachtspunten. GS willen de scenario's voorleggen aan de commissie Ruimte en informeren PS hierover per brief.*
*Doel van agendering: Hoe kijkt de Gedeputeerde en andere partijen naar de brief en argumenten van OFN en de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van deze motie?*
*Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.*

Agenderingsverzoek VVD brief OFN motie reclame voor producten vis vlees

M256-2022 AANGENOMEN.
Brief aan PS over stand van zaken Uitvoering Motie 256-2022 (Reclameafspraken aanpassen)
Brief OFN_Geredigeerd
Brief aan PS over scenario's voor uitwerking motie reclame-uitingen

9.b Afdoening motie M4-2021 Behoud servicebalies op stations
*Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie.*
*Behandelvoorstel:*
*Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 4-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.*
Dossier 13278 voorblad
Brief aan PS over Afdoen motie M4-2021 Behoud loketfunctie op o.a. stations
M4-2021 AANGENOMEN

10 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, Luchtvaart, OV Knooppunten)
Mondelinge vragen aan gedeputeerde Olthof financiële verantwoording Focus Smart Mobility 2022_cie Ruimte 20-11-2023

11 Sluiting

12 C-agenda Ruimtelijke Ontwikkeling

12.a RO: Ontheffingsverzoek De Kwakel 40 Wijdemeren (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
*De gemeente Wijdemeren heeft een ontheffingsverzoek ingediend voor de plaatsing van 10 woonunits voor 30 opvangplekken voor huisvesting van Oekraïense ontheemden. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.*
Dossier 13387 voorblad
Ontheffingsverzoek De Kwakel 40
Brief aan PS over ontheffingsverzoek Omgevingsverordening NH2020 voor de realisatie van 10 woonunits aan De Kwakel 40 te Kortenhoef gemeente Wijdemeren

12.b Energie/Ruimte: Ontheffing windmolens forteiland Pampus (C-agenda's Leefomgeving 16-10-2023 en Ruimte 20-11-2023)
*De gemeente heeft een ontheffingsverzoek ingediend voor de plaatsing van 2 windturbines op forteiland Pampus. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing te verlenen.*
Dossier 13404 voorblad
Ontheffingsverzoek forteiland Pampus
Brief aan gemeente Gooise Meren over verzoek om ontheffing forteiland Pampus
Brief aan PS over verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor bouw 2 kleine windturbines op forteiland Pampus gemeente Gooise Meren

12.c RO: Overeenkomst tot samenwerking Spoorzone Hoofddorp (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
*In Spoorzone Hoofddorp werken rijk, regio, provincie, gemeente en marktpartijen aan de ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied met internationale allure. In dit gebied worden komende jaren 15.500 woningen gebouwd, waarmee een deel van de woningbehoefte voor de Haarlemmermeer én de Metropoolregio Amsterdam kan worden ingevuld.*
Dossier 13504 voorblad
Brief aan PS over overeenkomst tot samenwerking gebiedsontwikkeling Spoorzone

*Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de stand van de zaken van de implementatie Omgevingswet binnen de Provincie Noord-Holland.*
Dossier 13482 voorblad
Brief aan PS over stand van zaken implementatie Omgevingswet

12.e Ruimtelijke ordening: Brief De Groenen Waterschap Amstel, Gooi en Vecht - Lutkemeerpolder (Commissie Ruimte 20-11-2023)
Brief De Groenen Waterschap Amstel, Gooi en Vecht - Lutkemeerpolder_Geanonimiseerd

12.f RO: Lutkemeerpolder niet bebouwen (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
Brief Lutkemeerpolder niet bebouwen

12.g Asiel: Brief Crisisopvang Schagen-Oost van inwoner (C-agenda Bestuur 27-11-2023 en Ruimte 20-11-2023)
Brief Crisisopvang Schagen-Oost van inwoner _Geanonimiseerd

13 C-agenda Mobiliteit (incl. luchtvaart, OV)

13.a Mobiliteit: Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)

*De provincie stelt het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 vast. Dit Uitvoeringsprogramma beschrijft maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, en is samen met een groot aantal partijen opgesteld: waaronder 30 gemeentes, politie en meerdere maatschappelijk partijen in de regio's Alkmaar, Gooi en Vechtstreek, Kop van Noord-Holland, West-Friesland en Zuid-Kennemerland IJmond. De deelnemende partijen bepalen op basis van dit programma welke maatregelen waar en wanneer worden uitgevoerd. De maatregelen bevatten activiteiten voor zowel veiligere infrastructuur, voorlichting voor veilig gedrag als handhaving om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers omlaag te brengen.*

Dossier 13213 voorblad
Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030
Brief aan PS over Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030

13.b Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit regio Alkmaar (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
*Samen met de zes gemeenten uit regio Alkmaar is een Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) opgesteld, waarin wij de maatregelen hebben gebundeld die wij de komende periode gezamenlijk gaan oppakken op het gebied van mobiliteit. De regionale agenda is een belangrijke stap in het slimmer samenwerken door scherpere keuzes en prioriteitstelling. Met deze werkagenda wordt uitvoering gegeven aan het Perspectief Mobiliteit dat in 2021 is vastgesteld in Provinciale Staten.*

Dossier 13139 voorblad
RAM Regio Alkmaar oktober 2023
Brief aan PS over Regionale Agenda Mobiliteit regio Alkmaar oktober 2023

13.c Mobiliteit: Hubstrategie provincie Noord-Holland (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
*De Hubstrategie is een onderdeel van het thema Duurzame gebiedsontwikkeling binnen de Focus Smart Mobility 2022-2025 Provincie Noord-Holland. In 2022 is samen met externe partijen gewerkt aan het opstellen van een Hubstrategie voor Noord-Holland. Deze hubstrategie geeft een aantal mogelijkheden weer voor de ontwikkeling van hubs als onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem en bouwsteen in de mobiliteitstransitie. Ook geeft het aan wanneer en welke mogelijke rollen voor de provincie zijn weggelegd. De hubstrategie biedt een kader waarbinnen de provincie een dialoog met stakeholders kan voeren om tot concrete afspraken en uitvoering te komen.*

Dossier 13531 voorblad
Hubstrategie provincie Noord-Holland
Brief aan PS over hubstrategie provincie Noord Holland

13.d Mobiliteit: Gevolgen Miljoenennota 2024 voor doortrekken Noord/Zuidlijn (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
*De rijksbijdrage voor de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp wordt in de Miljoenennota 2024 door het Kabinet met € 1,852 miljard verminderd. De minister benadrukt wel dat nut en noodzaak van het project niet ter discussie staan: het project is een van de pijlers om de woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam te realiseren. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vertrouwen erop dat een nieuw Kabinet de vermindering van de bijdrage herstelt. Samen met de regiopartners gaan zij in op uitnodigingen van het Rijk om hierover verder in gesprek te gaan.*

Dossier 13423 voorblad
brief herprioritering
Brief aan PS over gevolgen Miljoenennota 2024 voor doortrekken Noord-Zuidlijn

13.e Mobiliteit: Aanbevelingen uit evaluatie N247 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
*GS hebben kennis genomen van de aanbevelingen die voortkomen uit de evaluatie van de N247 en delen deze via een brief met PS.*

Dossier 13195 voorblad
Brief aan PS over procesevaluatie project N247-16

13.f Mobiliteit: Reisverslag werkbezoek Stockholm 8-9 juni 2023 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
*Gedeputeerde Olthof heeft op 8 en 9 juni van dit jaar een werkbezoek afgelegd aan Stockholm waar hij de Leadership Summit en politieke werkgroep van POLIS heeft bijgewoond. In het reisverslag wordt terugkoppeling gedaan over wat daar is besproken en de inbreng ie de gedeputeerde heeft geleverd.*

Dossier 13410 voorblad
Reisverslag werkbezoek Stockholm 8-9 juni 2023 (002)
Brief aan PS over reisverslag werkbezoek gedeputeerde Olthof politieke werkgroep POLIS in Stockholm

13.g Luchtvaart: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof innovatiemissie Californië (C-agenda Ruimte 20-11-2023)

*Gedeputeerde Olthof zal van 17 tot en met 25 maart 2024 onderdeel uitmaken van een landelijke innovatiemissie op het gebied van duurzame en regionale luchtvaart en afreizen naar Californië. Californië is wereldwijd één van de koplopers op het gebied van Sustainable Air Mobility. Voor deze markt wordt een groot deel aan technologie en beleidskaders in Californië ontwikkeld. De Governor's Office van Californië heeft de gedeputeerde Mobiliteit van Noord-Holland uitgenodigd om de samenwerking op het gebied Sustainable Air Mobility verder uit te breiden. De provincie ziet kansen voor Nederland en nodigt het Nederlandse netwerk uit om mee te reizen.*

Dossier 13646 voorblad

Brief aan PS over reisvoornemen gedeputeerde Olthof innovatiemissie Californië

13.h Mobiliteit: Brief aan PS over De motie Bikker en de positieve impact voor de OV tarieven (C-agenda Ruimte 20-11-2023)

Brief aan PS over De motie Bikker en de positieve impact voor de OV tarieven (1)

13.h Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst laadinfrastructuur II (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
*Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de samenwerkingsovereenkomst laadinfrastructuur II met de Rijksoverheid en de netbeheerders. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.*

Dossier 13628 voorblad

Brief aan PS over samenwerkingsovereenkomst laadinfrastructuur II

13.i Mobiliteit: Noodzaak verbetering leefbaarheid Zaanstad-Noord en noodzaak aanleg verbinding A8-A9 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)

13.j Mobiliteit: Gunning aanbesteding publieke snelladers (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
*Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de voorlopige gunning van de aanbesteding 'Publieke Snelladers' aan Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., NXT 50five B.V. en TotalEnergies Charging Solutions Nederland B.V. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.*

Dossier 13581 voorblad

Brief aan PS over gunning aanbesteding Publieke Snelladers

13.k Mobiliteit: Financiële verantwoording Focus Smart Mobility 2022 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
*Op 17 mei 2021 is de Focus Smart Mobility 2022-2025 door uw Staten vastgesteld. Daarbij is toegezegd PS jaarlijks te informeren over de voortgang. Een inhoudelijke rapportage over de voortgang van de Focus over 2022 is op 25 januari 2023 aan PS voorgelegd. Aan PS is toegezegd de financiële verantwoording na de zomer aan te bieden.*

Dossier 13733 voorblad

bijlage 1 Financiële verantwoording Focus  Smart Mobility

bijlage 2 Stand van Zaken 2022 Uitvoering Focus 2022-2025

Brief aan PS over financiële verantwoording Focus Smart Mobility 2022

13.l Mobiliteit: Startnotitie Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer 'Op weg tussen duin, bollen en polder'  (C-agenda Ruimte 20-11-2023)
*De provincies Noord- en Zuid-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, het samenwerkingsverband Holland-Rijnland en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen willen de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid verbeteren tussen Haarlemmermeer en de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Met het vaststellen van de startnotitie Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer 'Op weg tussen duin, bollen en polder' leggen deze partijen het bestuurlijk kader voor de verdere uitwerking van deze samenwerking vast.*

Dossier 13703 voorblad

Startnotitie - 10 november 2023

Nieuwsbrief raden en staten Startnotitie

Brief aan PS over startnotitie mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer Op weg tussen duin, bollen en polder

14 C-agenda Wonen

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.* |

Provincie Noord-Holland

# Agenda Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Datum** | 20-11-2023 |
| **Tijd** | 18:15 - 22:15 |
| **Locatie** | Statenzaal |
| **Voorzitter** | Marianne Poot |
| **Toelichting** | De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl.<br>De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal.<br>Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte.<br>Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 17 november 2023) per mail commissieruimte@noord-holland.nl<br>Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen. |

**1** **Opening en mededelingen**

**2** **Inspreekhalfuur**

18:15

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

**4** **A-agenda Financiën**

18:45

**4.a** **Financiën: Laatste begrotingswijzing 2023 (A-agenda alle commissie nov 2023)**

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 2023 op basis van de huidige verwachtingen.

Behandelvoorstel:
Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over

onderwerpen in de laatste begrotingswijziging die betrekking hebben op de commissie Ruimte.

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

**6** **A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

19:30

**6.a** **RO: Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022**

Toelichting:
GS stellen de Tweede herziening van de Omgevingsverordening NH2022 in eindconcept vast. Deze herziening heeft betrekking op onderwerpen zoals verblijfsrecreatie in het Natuurnetwerk Nederland, datacenters en energie-infrastructuur. De wijzigingen hebben van 22 juni t/m 2 augustus 2023 ter inzage gelegen en worden nu aan PS ter vaststelling aangeboden.

Behandelvoorstel:
Adviseren aan PS over de Statenvoordracht Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 11 december 2023.

**7** **B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

20:15

**7.a** **Agenderingsverzoek C- naar B- agenda Plan de Lange Weeren**

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Brief van gemeente Edam-Volendam over Plan de Lange Weeren van de C- naar de B-agenda te verplaatsen.

Doel van agendering: De brief is een vooraankondiging van een plan van de gemeente Volendam/Edam om te bouwen in de Lange Weeren. Aangezien het hier om een project in bijzonder provinciaal landschap gaat met ook een belangrijke waterbergingsfunctie wil de D66-fractie met de fracties en de gedeputeerde kunnen debatteren over de noodzakelijkheid en wenselijkheid van het project.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.

**7.b** **RO: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II**

Toelichting:
Gedeputeerde Staten stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen

Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II en de Nota van beantwoording vast. In deze ronde gaat het om wijzigingen in onder meer het Landelijk Gebied, Glastuinbouwconcentratiegebied, Cultureel Erfgoed en Stimuleringsgebied Zonne-energie. Iedereen kon van 22 juni t/m 2 augustus op de voorgestelde wijzigingen reageren.

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

**7.c RO: Consultatie ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0**

Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 biedt zicht op de toekomst van het Groene Hart, met een horizon van 2050. Het schetst wat de belangrijkste ruimtelijke opgaven zijn en benadrukt het belang van meervoudig gebruik van de schaarse ruimte. Aangezien niet alle opgaven ruimtelijk ingepast kunnen worden of strijdig zijn met elkaar moeten er keuzes gemaakt worden. Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 beschrijft daarvoor, binnen al bestaande randvoorwaarden, een aantal principes. Deze ontwikkelingsprincipes zijn, in onderlinge samenhang, het uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het Groene Hart.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de het concept Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart bespreken.

**8 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling)**

**9 B-agenda Mobiliteit**

21:35

**9.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda VVD brief OFN inzake Motie reclameafspraken aanpassen duurzaamheidsbeleid**

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Er is een brief ontvangen van OFN naar aanleiding van de motie die is aangenomen, waarin de Provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Daarin wordt aangegeven dat de motie niet uitvoerbaar is volgens OFN en mogelijk negatieve financiële gevolgen heeft voor de Provincie NH.

Op 6 november 2023 is er een brief vanuit GS met een toelichting hierop toegevoegd aan de stukken. toelichting brief: Op 19 december 2022 hebben PS een motie aangenomen waarmee de Provincie Noord-Holland besluit om geen

ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten. Bij de uitvoering van deze motie blijkt dat meerdere scenario's mogelijk zijn, met in ieder scenario verschillende aandachtspunten. GS willen de scenario's voorleggen aan de commissie Ruimte en informeren PS hierover per brief.

Doel van agendering: Hoe kijkt de Gedeputeerde en andere partijen naar de brief en argumenten van OFN en de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van deze motie?

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.

**9.b Afdoening motie M4-2021 Behoud servicebalies op stations**

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 4-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

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

**11 Sluiting**

**12 C-agenda Ruimtelijke Ontwikkeling**

**12.a RO: Ontheffingsverzoek De Kwakel 40 Wijdemeren (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

De gemeente Wijdemeren heeft een ontheffingsverzoek ingediend voor de plaatsing van 10 woonunits voor 30 opvangplekken voor huisvesting van Oekraïense ontheemden. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

12.b **Energie/Ruimte: Ontheffing windmolens forteiland Pampus (C-agenda's Leefomgeving 16-10-2023 en Ruimte 20-11-2023)**

De gemeente heeft een ontheffingsverzoek ingediend voor de plaatsing van 2 windturbines op forteiland Pampus. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing te verlenen.

12.c **RO: Overeenkomst tot samenwerking Spoorzone Hoofddorp (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

In Spoorzone Hoofddorp werken rijk, regio, provincie, gemeente en marktpartijen aan de ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied met internationale allure. In dit gebied worden komende jaren 15.500 woningen gebouwd, waarmee een deel van de woningbehoefte voor de Haarlemmermeer én de Metropoolregio Amsterdam kan worden ingevuld.

12.d **Omgevingswet: Stand van zaken implementatie Omgevingswet (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de stand van de zaken van de implementatie Omgevingswet binnen de Provincie Noord-Holland.

12.e **Ruimtelijke ordening: Brief De Groenen Waterschap Amstel, Gooi en Vecht - Lutkemeerpolder (Commissie Ruimte 20-11-2023)**

13 **C-agenda Mobiliteit (incl. luchtvaart, OV)**

13.a **Mobiliteit: Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

De provincie stelt het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 vast. Dit Uitvoeringsprogramma beschrijft maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, en is samen met een groot aantal partijen opgesteld: waaronder 30 gemeentes, politie en meerdere maatschappelijk partijen in de regio's Alkmaar, Gooi en Vechtstreek, Kop van Noord-Holland, West-Friesland en Zuid-Kennemerland IJmond. De deelnemende partijen bepalen op basis van dit programma welke maatregelen waar en wanneer worden uitgevoerd. De maatregelen bevatten activiteiten voor zowel veiligere infrastructuur, voorlichting voor veilig gedrag als handhaving om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers omlaag te brengen.

13.b **Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit regio Alkmaar (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

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

13.c **Mobiliteit: Hubstrategie provincie Noord-Holland (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

De Hubstrategie is een onderdeel van het thema Duurzame gebiedsontwikkeling binnen de Focus Smart Mobility 2022-2025 Provincie Noord-Holland. In 2022 is samen met externe partijen gewerkt aan het opstellen van een Hubstrategie voor Noord-Holland. Deze hubstrategie geeft een aantal mogelijkheden weer voor de ontwikkeling van hubs als onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem en bouwsteen in de mobiliteitstransitie. Ook geeft het aan wanneer en welke mogelijke rollen voor de provincie zijn weggelegd. De hubstrategie biedt een kader waarbinnen de provincie een dialoog met stakeholders kan voeren om tot concrete afspraken en uitvoering te komen.

13.d **Mobiliteit: Gevolgen Miljoenennota 2024 voor doortrekken Noord/Zuidlijn (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

De rijksbijdrage voor de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp wordt in de Miljoenennota 2024 door het Kabinet met € 1,852 miljard verminderd. De minister benadrukt wel dat nut en noodzaak van het project niet ter discussie staan: het project is een van de pijlers om de woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam te realiseren. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vertrouwen erop dat een nieuw Kabinet de vermindering van de bijdrage herstelt. Samen met de regiopartners gaan zij in op uitnodigingen van het Rijk om hierover verder in gesprek te gaan.

13.e **Mobiliteit: Aanbevelingen uit evaluatie N247 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

GS hebben kennis genomen van de aanbevelingen die voortkomen uit de evaluatie van de N247 en delen deze via een brief met PS.

13.f **Mobiliteit: Reisverslag werkbezoek Stockholm 8-9 juni 2023 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

Gedeputeerde Olthof heeft op 8 en 9 juni van dit jaar een werkbezoek afgelegd aan Stockholm waar hij de Leadership Summit en politieke werkgroep van POLIS heeft bijgewoond. In het reisverslag wordt terugkoppeling gedaan over wat daar is besproken en de inbreng ie de gedeputeerde heeft geleverd.

13.g **Luchtvaart: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof innovatiemissie Californië (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

Gedeputeerde Olthof zal van 17 tot en met 25 maart 2024 onderdeel uitmaken van een landelijke innovatiemissie op het gebied van duurzame en regionale luchtvaart en afreizen naar Californië. Californië is wereldwijd één van de koplopers op het gebied van Sustainable Air Mobility. Voor deze markt wordt een groot deel aan technologie en beleidskaders in Californië ontwikkeld. De Governor's Office van Californië heeft de gedeputeerde Mobiliteit van Noord-Holland uitgenodigd om de samenwerking op het gebied Sustainable Air Mobility verder uit te breiden. De provincie ziet kansen voor Nederland en nodigt het Nederlandse netwerk uit om mee te reizen.

13.h **Mobiliteit: Brief aan PS over De motie Bikker en de positieve impact voor de OV tarieven (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

13.h **Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst laadinfrastructuur II (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de samenwerkingsovereenkomst laadinfrastructuur II met de Rijksoverheid en de netbeheerders. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.

13.i **Mobiliteit: Noodzaak verbetering leefbaarheid Zaanstad-Noord en noodzaak aanleg verbinding A8-A9 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

13.j **Mobiliteit: Gunning aanbesteding publieke snelladers (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de voorlopige gunning van de aanbesteding 'Publieke Snelladers' aan Shell Nederland

Verkoopmaatschappij B.V., NXT 50five B.V. en TotalEnergies Charging Solutions Nederland B.V. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.

## 14 C-agenda Wonen

## 14.a Wonen: Lutkemeerpolder niet bebouwen (C-agenda Ruimte & Landelijk Gebied 20-11-2023)

| Technische vragen commissie Ruimte 20-11-2023 | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| nr | Partij en indiener | Punt | Gedeputeerde | Onderwerp | Vraag | Antwoord |
| **1** | VVD<br>Jeroen Boer | 4a laatste begrotingswijziging | Rommel | Lijst subsidies uitvoeringsregeling | In de voordracht staat:<br>5. De gewijzigde lijst met subsidies buiten uitvoeringsregeling vast te stellen.<br>1.Is deze lijst beschikbaar?<br>2. Wat wordt bedoeld met " buiten de uitvoeringsregeling" ? | 1. De lijst buiten uittvoeringsregeling is als bijage achterin het document opgenomen.<br>2. 'Buiten uitvoeringregeling' wil zeggen dat er geen algemene uitvoeringsregeling (i.e. een subsidieregeling) is ingesteld door het college voor dit onderwerp, maar dat zij wel een subsidie aan een specifieke organisatie voor bepaald maximum bedrag willen kunnen geven om onze doelen te bereiken.<br>N.B. Deze lijst vormt een juridische grondslag om een subsidie te kunnen verstrekken maar vormt geen verplichting om dit te doen! |
| **2** | PvdD<br>Jaap Hollebeek | 6.a. RO: Tweede herziening | Rommel | Te slopen bebouwing | Waarom is de te slopen bebouwing in de artikelen 6.18 en 6.19 teruggebracht van 1500m2 naar 1000m2? | Op deze wijze schakelen we mogelijkheden voor functiewijziging van een |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 | | | Is met een voorbeeld inzichtelijk te maken wat dit betekent in de praktijk?<br>Hoeveel bestaande situaties komen hierdoor extra in aanmerking t.o.v. de oude 1500m2 grens? | stedelijke functie in het landelijk gebied gelijk met de functiewijziging van een agrarisch bouwperceel naar wonen. De regeling wordt aangepast om ondernemers in het landelijk gebied dezelfde rechten te geven als agrariërs als zij willen stoppen met de bedrijfsactiviteiten. Er is niet in beeld hoeveel extra bedrijven er in Noord-Holland zijn, die dan voor deze regeling in aanmerking komen ten opzichte van de oude regeling. Zonder een specifiek voorbeeld te noemen, gaat het ook er ook bij de bedrijven om dat (vaak voormalige agrarische) bedrijfsbebouwing wordt opgeruimd, waardoor er sprake is van het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. |
| 3 | PvdD<br>Jaap Hollebeek | 7.b. RO: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II | Rommel | Werkingsgebieden | De werkingsgebieden 002.2.2023, 003.2.2023, 004.2.2023, 005.2.2023 en 006.2.2023 worden gewijzigd. Welke huidige mogelijkheden/bestemmingen komen hier precies te vervallen, en welke toekomstige mogelijkheden/bestemmingen worden hier nu toegestaan? | Hiervoor verwijzen wij naar de tabel met wijzigingen in de Nota van Beantwoording.<br>Voor nummer 002.2.2023 vindt geen wijziging plaats (zie de 6e kolom in de tabel).<br>Nummer 003.2.2023 wijzigt van ‘landelijk gebied’ en ‘agrarische bedrijven’ naar stedelijk gebied. Hier ligt de bestemming grootschalige woningbouw op. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Nummer 004.2.2023 wijzigt van ‘landelijk gebied’, ‘glastuinbouwconcentratiegebied’ en ‘agrarisch bedrijven’ naar stedelijk gebied. Hier liggen in hoofdzaak de bestemmingen Bedrijf, Bedrijventerreinen en Verkeer op.<br>Nummer 005.2.2023 wijzigt van ‘landelijk gebied’ en ‘agrarische bedrijven’ naar stedelijk gebied. Hier ligt de bestemming Verkeer op.<br>Nummer 006.2.2023 wijzigt van ‘landelijk gebied’ en ‘agrarische bedrijven’ naar stedelijk gebied. Hier ligt de bestemming Verkeer op. |
| 4 | PvdD<br>Jaap Hollebeek | 12.c. RO:<br>Overeenkomst tot samenwerking Spoorzone Hoofddorp | Olthof | Rapport geluidsadaptief bouwen | Kan het rapport ‘geluidsadaptief bouwen’ aan de commissie toegestuurd worden, zodat PS zich een goed beeld kan vormen over de resultaten en mogelijke toepassingen in de bouwplannen in de Spoorzone Hoofddorp?<br>Het betreft het onderzoek genoemd in dit artikel:<br>https://www.parool.nl/amsterdam/onderzoek-verrast-tu-delft-zelf-slim-bouwen-bij-schiphol-vermindert-de-geluidshinder~bfc7a599/<br>Indien het definitieve onderzoeksrapport nog niet gereed is, wanneer zou de commissie deze wel kunnen ontvangen? | Het betreffende artikel gaat over de uitkomsten van een fieldlab waarin verschillende opstellingen uit eerder onderzoek (uit 2020) worden getest. Er is geen (tussentijds) rapport beschikbaar. Het huidige onderzoek loopt nog tot en met december 2023. Zodra wij een eindrapport of meer informatie ontvangen over de definitieve onderzoeksresultaten, zullen wij dit met de commissie delen. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | | | | | | |
| 6 | | | | | | |
| 7 | | | | | | |
| 8 | | | | | | |
| 9 | | | | | | |
| 10 | | | | | | |
| 11 | | | | | | |
| 12 | | | | | | |
| 13 | | | | | | |
| 14 | | | | | | |
| 15 | | | | | | |
| 16 | | | | | | |
| 17 | | | | | | |

**Beantwoorde vragen BBB tijdens commissie Ruimte 20-11-2023 door gedeputeerde Olthof**

**Antwoorden op de vragen halte Spaarne Gasthuis Zuid**
In de media hebben afgelopen periode verschillende artikelen gestaan over het eventueel het niet meer stoppen van de bus voor Ziekenhuis Spaarne Gasthuis Zuid.
Aangezien inwoners niet voor niets naar een ziekenhuis gaan en er grotere kans is op verminderde mobiliteit lijkt het ons wenselijk dat deze busstop blijft.
Daarom vragen aan GS

- Ziet GS het belang van deze busstop in?

*Ja, daarom blijft er een bushalte bij het Spaarne Gasthuis Zuid voor de lijnen 3 en 73 met 6 tot 8 bussen per uur (overdag) per richting.*

- Waarom wordt deze halte geschrapt?

*De huidige halte van lijn 300 nabij het ziekenhuis wordt verplaatst naar het busstation Nieuw Zuid. Er wordt dus geen halte geschrapt, maar het is de vraag of er een extra halte moet worden gerealiseerd ter hoogte van het ziekenhuis.*

- Wat zijn de mogelijkheden vanuit de Provincie om deze halte te handhaven?

*Buslijn 300 wordt gereden door Connexxion en de Vervoerregio Amsterdam is de opdrachtgever van deze lijn. Het is ons ook niet bekend hoeveel reizigers nu van de halte gebruik maken en hun herkomst of bestemming bij het ziekenhuis hebben.*

- Wil GS zich inzetten om te lobbyen dat deze busstop blijft bestaan?

*Gedeputeerde Olthof zal deze kwestie bij het Portefeuillehoudersoverleg van de VRA (vervoerregio Amsterdam) agenderen.*

Provincie Noord-Holland

Provinciale Staten

**Verslag concept**

**Commissie Ruimte**

| | | |
|---|---|---|
| Datum commissievergadering | : | 20 november 2023 |
| 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. V. Valk |
| | GL | : Statenlid W. Freeman, Statenlid N. van der Waart |
| | VVD | : dhr. J. Boer, dhr. J. Van Gilse |
| | D66 | : mw. L. Berkvens, dhr. E. Kanik, |
| | PvdA | : mw. G. De Boer, dhr. C. Vonk |
| | PVV | : dhr. D. De Moel, dhr M. Deen |
| | SP | : mw. H. Bouhlel, dhr J. Kes |
| | CDA | : dhr. S. Dijk, mw. Koning |
| | JA21 | : dhr. D. Van den Berg, dhr. R. Broertjes |
| | PvdD | : dhr. J. Hollebeek, dhr. M. Hanou |
| | Christen Unie | : mw. Y. Buit, dhr. M. Klein |
| | Volt | : dhr. B. Bonekamp, statenlid De Weerdt |
| | 50PLUS | : dhr. H. Stulemeijer, dhr H. Faassen |
| | FvD | : mw. C. Middelkoop |
| Gedeputeerden: | dhr. Olthof, dhr. J. Beemsterboer, mw. Rommel | |
| Notulist | mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland) | |

## 1 Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 18.15 uur en heet de aanwezigen en de insprekers welkom. Er zijn vier rondvragen gemeld: de Christen Unie met een rondvraag voor gedeputeerde Rommel inzake de krimp van Schiphol en het proces rondom de vergunning Noorder IJplas. Volt met een vraag over de financiële verantwoording van Smart Mobility en de BBB over wonen en bouwen in Noord-Holland. Er zijn zeven insprekers. Voor het inspreekhalfuur zijn drie aanmeldingen over de

leefbaarheid van Zaanstad Noord en de verbinding A8-A9. Er is een inspreker voor agendapunt 6a, Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022. Er zijn drie insprekers voor agendapunt 7a, Plan de Lange Weeren.

Op de vraag van de heer **Van den Berg** (JA21) dat de informatie over het vergunningsproces windturbines Noorder IJplas niet is terug te vinden in de vergaderagenda in iBabs, geeft de **voorzitter** aan dat dit klopt en valt onder de commissie Leefomgeving.

**2 Inspreekhalfuur**

De **voorzitter** geeft het woord aan de eerste inspreker, de heer **De Vries**. In 1956 werd het rijkswegenplan vastgesteld, werd aanvankelijk gedacht aan een rechte verbinding van de A8 naar de A9 als de kortste en goedkoopste optie. Echter, met latere ontwikkelingen zoals de opkomst van de Wijkertunnel, de groei van de woonwijk Broekpolder en de vorming van Zaanstad als een zelfstandige gemeente, zijn de oorspronkelijke aannames veranderd. De keuze voor de Golfbaanvariant door bestuurders van de Provincie Noord-Holland en gemeenten als Zaanstad, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest, werd destijds gemaakt in de veronderstelling dat dit de goedkoopste en meest haalbare optie was. Nu blijkt dat deze keuze mogelijk duurder uitpakt dan verwacht. De heer **De Vries** vraagt aan de leden van Provinciale Staten om het besluit te heroverwegen omdat de voorgestelde verbinding niet alleen de woningbouwplannen in Kennemerland en Noord-Holland Noord realistischer zal maken, maar ook de leefbaarheid in Zaanstad-Noord verbetert.

Vragen van de commissieleden.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of het klopt dat de heer De Vries de Heemskerkvariant niet wil.
De heer **De Vries** geeft aan dat hij oproept om het besluit dat genomen is voor de Golfbaanvariant te heroverwegen ten gunste van de Heemskerkvariant. De Heemskerkvariant is indertijd vervallen vanwege de kosten, maar zou wel eens goedkoper kunnen zijn dan de één miljard die de huidige plannen gaan kosten.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of er andere aspecten zijn die Provinciale Staten moeten overwegen met betrekking tot participatie en het afstemmen van de plannen met de inwoners. De heer **De Vries** roept de commissie op om contact te zoeken met de VRA (Vervoersregio Amsterdam) omdat Amsterdam erbij gebaat is als de buitenring van Amsterdam kan worden gesloten en wellicht wil Amsterdam bijdragen aan de kosten. Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt of de heer De Vries een idee heeft van de kosten van de Heemskerkvariant. De heer **De Vries** kan geen indicatie geven van de kosten van de Heemskerkvariant, maar merkt op dat deze destijds geraamd werden op vierhonderd miljoen en verwijst mevrouw De Boer naar de plannen die wellicht bekend zijn bij de Provinciale Staten.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Karst**, verontrust bewoner van Zaanstad-Noord en voormalig raadslid van de gemeente Zaanstad.
De heer **Karst** benadrukt dat recentelijk dertien bewonersgroepen, winkeliersverenigingen in Zaanstad-Noord en vertegenwoordigers van bedrijventerreinen, een brief hebben gestuurd over de

problemen met luchtkwaliteit en de verkeerscongestie in de regio. Hij sluit zich hierbij aan en bekritiseert het gebrek aan concrete actie van de Provinciale Staten in de afgelopen decennia, ondanks eindeloze discussies en verspilling van geld aan plannen. Hij wijst erop dat voorstellen uit Zaanstad zoals het instellen van venstertijden, het verlagen van maximumsnelheden op verschillende wegen en het omleiden van vrachtverkeer, steeds als niet haalbaar worden afgedaan. De spreker noemt dit een vorm van wanbeleid en beschuldigt de Provincie en de gedeputeerde verantwoordelijk voor mobiliteit, van passiviteit. Hij doet een oproep aan de Provincie om actie te ondernemen en benadrukt dat de voorgestelde maatregelen voor Zaanstad-Noord uitvoerbaar, haalbaar en betaalbaar zijn. Daarnaast stelt hij onorthodoxe maatregelen voor, zoals het alternatief laten rijden van auto's met even en oneven nummerplaten, verbetering van het openbaar vervoer en gratis openbaar vervoer zoals in Luxemburg. De heer **Karst** bekritiseert het eerder voorgestelde, maar niet uitgevoerde 16-puntenplan van de Gedeputeerde Staten als een verspilling van geld. Hij ziet de aanleg van de ontbrekende schakel tussen de A8 en de A9 als de enige structurele oplossing, waarbij het aanleggen ervan de luchtkwaliteit zou verbeteren en geluidsoverlast zou verminderen. Hij benoemt problemen met de dagelijkse praktijk van het openbaar vervoer in Zaanstad-Noord, waar ritten regelmatig uitvallen vanwege files. Dit illustreert voor hem de dringende behoefte aan oplossingen, zoals vrij-liggende busbanen. De spreker benadrukt ook dat grootschalige woningbouw moet samengaan met goede mobiliteitsoplossingen en dat stilzitten geen optie is. Als er binnen een jaar geen concrete oplossingen worden gepresenteerd, suggereert hij het bevriezen van de woningbouwambities. Hij sluit af met het benadrukken van de verslechterende leefbaarheid in Zaanstad-Noord en bekritiseert het bestuurlijke onvermogen dat de gezondheid van bewoners, vooral die van schoolgaande kinderen in gevaar brengt en dringt aan op concrete actie van de Provincie om deze problemen aan te pakken.

Vragen van de commissieleden

De heer **Klein** (Christen Unie) vraagt in wat voor verband de suggesties van de gemeente Zaanstad zijn gedaan en of dit een officieel verzoek van de gemeente Zaanstad is geweest aan de Provincie Noord-Holland. De heer **Karst** geeft aan dat in het vorige college-akkoord van 2019 is afgesproken dat er een leefbaarheidsfonds voor Krommenie zou worden opgesteld met een maatregelenplan met zestien punten. Het bedrag hiervoor is vanuit de Provincie ter beschikking is gesteld. Op de vraag van de heer **Klein** (Christen Unie) of de snelheidsverlaging en de omleiden vrachtverkeer ook in de plannen is meegenomen, verwijst de heer **Karst** naar het maatregelenplan op de website van de Provincie Noord-Holland. Hierin worden maatregelen genoemd die niet bijdragen aan de leefbaarheid van de leefbaarheid van Zaanstad-Noord. De heer **Bonekamp** (Volt) informeert of de heer Karst het acceptabel vindt als de Provincie andere maatregelen neemt die ook werken. De **Karst** wijst erop dat het op korte termijn heel erg nodig is om maatregelen te nemen, vanwege woningbouw en verkeerstoename en benadrukt de voordelen van de aanleg A8-A9. De heer **Van den Berg** (JA21) zegt dat hij gehoord heeft dat de mensen uit Krommenie veel last hebben van fijnstof, herkent de heer Karst dit beeld? De heer **Karst** geeft aan dat de luchtkwaliteit daar even slecht is als in het gebied bij Tata Steel. De gemeenteraad van Zaanstad heeft herhaaldelijk verzocht om luchtkwaliteitsmetingen door de Provincie uit te laten voeren, maar dit werd afgewezen omdat er geen geld voor zou zijn. Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt waarom de gemeente Zaanstad nooit

heeft gekozen voor zo'n evaluatie aangezien de gemeente verantwoordelijk is voor haar inwoners. De heer **Karst** antwoordt dat het gaat om de N203 en dat is een provinciale weg. Vanuit de gemeente Zaanstad is een motie ingediend bij de Provincie maar daar is vervolgens niets mee gedaan.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw **De Boer**, inwoner van Assendelft en tevens raadslid in de gemeente Zaanstad. Mevrouw **De Boer** dringt er bij de Provincie op aan om zich te blijven inzetten voor de verbinding tussen A8 en A9. Ze legt uit dat er al een A8-A9 verbinding is, maar dat door het ontbreken van een kort stukje snelweg, automobilisten nog steeds gebruikmaken van de lokale wegen tussen deze snelwegen Dit leidt tot ernstige verkeersproblemen en gevaarlijke situaties voor bewoners, vooral op de Dorpsstraat in Assendelft. De huidige situatie wordt steeds gevaarlijker en de enige duurzame oplossing is het aanleggen van deze ontbrekende snelwegverbinding.

Ze roept op tot onmiddellijke actie met betrekking tot tijdelijke oplossingen om de levenskwaliteit te verbeteren. Mevrouw **De Boer** wijst erop dat er vier jaar geleden elf miljoen euro is vrijgemaakt voor tijdelijke maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren, maar dat er nog steeds weinig is gebeurd. Ze benadrukt dat er dringend behoefte is aan actie en vraagt om samenwerking met de Provincie om snelle oplossingen te implementeren, zoals het instellen van venstertijden, het afwaarderen van de N203 en het versneld uitvoeren van geplande ontsluitingswegen. Mevrouw **De Boer** vraagt om blijvende aandacht voor de verbinding tussen de A8-A9 en dringt aan op snelle actie voor tijdelijke oplossingen om de verkeersdruk en leefbaarheid in Assendelft te verbeteren.

Er zijn geen vragen van de commissieleden.

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

De agenda wordt zonder wijzigingen vastgesteld. Mevrouw **De Boer** (PvdA) wijst erop dat op pagina 9 mevrouw De Boer staat, dit moet zijn Den Boer (BBB), dit zal gecorrigeerd worden, hierna wordt het verslag vastgesteld. In aanvulling op de rondvraag van de Christen Unie heeft de heer **Van den Berg** (JA21) nog een aparte rondvraag voor gedeputeerde Rommel. De lijst moties en toezeggingen wordt zonder wijzigingen vastgesteld. De korte termijnagenda is aan de stukken toegevoegd en wordt vastgesteld.

**4 A-agenda Financiën**

**4.a Financiën: Laatste begrotingswijzing 2023 (A-agenda alle commissie nov 2023)**

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 2023 op basis van de huidige verwachtingen. Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan Provinciale Staten over onderwerpen in de laatste begrotingswijziging die betrekking hebben op de commissie Ruimte. De voordracht wordt 11 december behandeld in Provinciale Staten.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt waarom de kredietaanvraag voor vervanging van de burgemeester Visserbrug in Den Helder in het iMPI (Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur) staat. Kon dit niet eerder worden voorzien? Ook vraagt zij of gedeputeerde kort kan reflecteren op de stand van zaken van de door de insprekers genoemde N203.
De heer **Bonekamp** (Volt) wijst erop dat de begroting van 2023 een positief resultaat laat zien, maar dat dit een gevolg is van onderbesteding en het doorschuiven van een aantal zaken naar volgend jaar. Volt ziet graag dat Gedeputeerde Staten aanvullende maatregelen nemen om de doorloop van projecten te bevorderen, zeker gezien de focus van Gedeputeerde Staten op de mobiliteitstransitie. Ten tweede wil de heer **Bonekamp** weten wat de achterliggende reden is dat de Reserve Woonbeleid verlaagd is en dat een deel van de subsidie niet verleend is omdat dit in 2022 al gebeurd is.

De heer **Klein** (Christen Unie) vraagt wat de reden van het instellen van de reserve subsidie economisch herstel en duurzaamheidsfonds, waarom nu een nieuwe reserve?

De heer **Stulemeijer** (50PLUS) zegt dat bij het begrotingsprogramma een financiële tabel staat met toelichting waarin de financiële bijstelling op operationele doelen, groter dan 100.000 euro zijn toegelicht. Bij het programmaonderdeel ruimte en water zijn meerdere projecten die in 2023 zouden starten of worden afgerond, doorgeschoven naar 2024. Dit komt vaker voor en gaat vaak om projecten met meerdere partners waarbij meer tijd nodig was voor de uitvoering van het project. Wat is de reden van de financiële ontwikkelingen voordelig van 20,6 miljoen? Bij economisch herstel en duurzaamheid is een vertraagde economische ontwikkeling te zien, 50PLUS ziet liever dat de 3,5 miljoen versterkt aangewend wordt voor versnelde economische ontwikkelingen. De kredietaanvraag voor de vervanging van de burgemeester Visserbrug zoals genoemd in het iMPI lijkt 50PLUS zeer op zijn plaats. De heer **Stulemeijer** geeft aan dat 50PLUS akkoord gaat met de begrotingswijzigingen.

Mevrouw **Koning** (CDA). Ziet dat er minder is uitgegeven aan het groot onderhoud van wegen door uitstel, wat is de reden hiervan en is dit wel verstandig? Wat is de status van het OV-knooppunt Haarlem waarvoor 7,6 miljoen was uitgetrokken? Bij mobiliteit en veilige uitwegen wordt voor zes ton aan subsidieaanvragen afgewezen, wat betekent dit voor de uitvoering van de verschillende projecten? Welke ondersteuning wordt er vanuit de Provincie geboden bij het aanvragen van subsidies en gaat dit niet ten koste van de verkeersveiligheid?

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**.
De staat van de burgemeester Visserbrug is zodanig dat er vanwege de veiligheid is besloten tot het tussentijds aanvragen van aanvullend krediet in het iMPI. De korte termijnmaatregelen voor de N203 vinden in goed overleg plaats met gemeente Zaanstad en de VRA. In samenspraak met partijen worden de leefbaarheidsmaatregelen zo snel mogelijk opgepakt. Voor Smart Mobility wordt onderzoek ingepland, als dit verschuift in de tijd blijft de reserve beschikbaar voor Smart Mobility. Bij het OV-knooppunt is de Provincie niet de uitvoerende partij, maar zij verstrekt wel een

bijdrage. Dit is een lang traject met veel vergunningverleningen en onderzoeken en is een complex traject met veel partners. Er wordt alles gedaan om dit te versnellen, maar dit is niet altijd mogelijk.
De heer **Kes** (SP): als vertraging op dit soort projecten structureel is, moet gekeken worden naar welke projecten er per jaar gedaan kunnen worden. Deelt gedeputeerde deze aanname?
Gedeputeerde **Olthof** zegt dat er onderscheid gemaakt moet worden. Het is inderdaad belangrijk om realistisch te kijken naar de planning bij onderhoud en vervanging. Echter, in het geval van subsidies en studieprojecten heeft eventuele vertraging veel minder impact op de buitenwereld.
Wat betreft de begeleiding bij het aanvragen subsidies, ziet gedeputeerde **Olthof** dat gemeentes de weg goed weten te vinden. We doen ons best om dit zo goed mogelijk te organiseren.

Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat het voordeel van 20 miljoen bestaat uit 7,9 miljoen hogere opbrengsten van de leges van 1,5 miljoen, meer pachtgeld 0,3 miljoen, hogere baten van de verkoop van de gronden van 2,3 miljoen en ophoging van het provinciefonds van 3,5 miljoen. De afrekeningsverschillen van economische verkenningen en minder indexatie zijn goed voor 9,6 miljoen. De uitgestelde intentie ging over 1,6 miljoen en niet over de totale 20 miljoen.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt wat het standpunt van gedeputeerde Rommel is op het innen van leges bij bedrijven en dat deze zo laag mogelijk moet zijn. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan het in ieder geval kostendekkend moet zijn, dat is het nog niet helemaal, maar hier wordt wel naar gekeken.
De verklaring van gedeputeerde **Beemsterboer** over de vraag van Volt met betrekking tot de subsidie van 32.000 euro voor dorpswerk is dat de subsidie eerder al is toegekend en daarom op dit moment niet meer nodig is. De **voorzitter** geeft aan dat dit advies doorgestuurd zal worden naar Provinciale Staten.

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

De voorzitter geeft het woord aan de heer Nijkamp (BBB). De heer Nijkamp (BBB): de afgelopen dagen zijn er verschillende online publicaties geweest over de woningmarkt in Nederland. Uit onderzoek van RTL Nieuws en Follow the Money blijkt dat momenteel 185 wijken niet meer geschikt zijn voor nieuwbouw. De BBB vraagt zich af of de gedeputeerde bekend is met dit onderzoek en welke stappen er namens de Provinciale Staten kunnen worden genomen in het kader van woningbouw en de gemaakte afspraken met het Rijk. In de gemeenten Amstelveen en Haarlemmermeer is de wachttijd voor een woning tot 19 jaar opgelopen. De vraag is of de Provincie bereid is om in gesprek te gaan met deze gemeenten om de wachttijd te verkorten.

Gedeputeerde **Beemsterboer** is op de hoogte van het onderzoek en geeft aan dat het bij de genoemde 185 wijken vooral gaat om de betaalbaarheid van de woningen voor modale huishoudens. De focus ligt nu vooral op de realisatie van nieuwe plannen waarbij te zien is dat dit lastig is vanwege de gestegen prijzen. Gedeputeerde **Beemsterboer** kent geen concrete projecten die daarop vastlopen. De gedeputeerde voert gesprekken met gemeentes, woningcorporaties en bouwende partijen om ervoor te zorgen dat er doorgebouwd wordt, conform de woondeals. Ten

aanzien van het verkorten de wachttijden in genoemde gemeenten is het belangrijk om te zorgen dat er ook daar meer productie van betaalbare woningen komt.

De heer **Kes** (SP): wat kan de Provincie aan het woningbouwprogramma doen? De programmatische invulling blijft problematisch. Wat draagt de gedeputeerde actief bij aan de woningbouwinvulling van de bouwplannen en welke middelen heeft hij daarvoor?

Gedeputeerde **Beemsterboer** ziet het als zijn opdracht om continu de woningmarkt te blijven aanjagen. De afspraak voor eenderde sociale en tweederde betaalbare woningen staat in de woondeals met de gemeenten. Alle gemeenten werken hier ook aan mee. De motie ging over voeren van actief grondbeleid en deze richting gaat het al op. Gedeputeerde **Beemsterboer** heeft hier alle aandacht voor.

## 6 A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

### 6.a RO: Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022

Gedeputeerde Staten stellen de Tweede herziening van de Omgevingsverordening NH2022 in eindconcept vast. Deze herziening heeft betrekking op onderwerpen zoals verblijfsrecreatie in het Natuurnetwerk Nederland, datacenters en energie- infrastructuur. De wijzigingen hebben van 22 juni t/m 2 augustus 2023 ter inzage gelegen en worden nu aan Provinciale Staten12 ter vaststelling aangeboden. Het advies aan Provinciale Staten over de Statenvoordracht Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 11 december 2023.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Van Nieuwkerk**, wethouder van de gemeente Waterland.

De heer **Van Nieuwkerk** geeft aan dat de gemeente Waterland een zienswijze heeft ingediend op de tweede herziening van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022, met nummer ZW-0005. De nota van beantwoording en de inhoud van het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit' is de aanleiding om te spreken over punt 6 van de zienswijze.

Het gaat om een specifieke locatie in Broek in Waterland aan de Drs. J. van Disweg, een gebied dat binnen de bebouwde kom ligt, omringd door woningen en stedelijke functies. Dit graslandje valt echter onder de werkingsgebieden MRA-Landelijk Gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap, waardoor nieuwe burgerwoningen hier niet zijn toegestaan. Gemeente Waterland is van mening dat deze locatie niet onder deze werkingsgebieden zou moeten vallen en heeft dit gemotiveerd in hun zienswijze, onder meer vanwege de ligging binnen de bebouwde kom, omringd door woningen en stedelijke functies, terwijl het geen integraal onderdeel uitmaakt van het open landschap aan de overkant van de Van Disweg. In het concept-antwoord van de Provincie wordt gesteld dat er niet afgeweken kan worden vanwege potentiële legalisatie van alle niet-geaccordeerde bouwlocaties en om het gebied met zicht op de kerk en het dorp open te houden. De heer **Van Nieuwkerk** wijst erop dat deze locatie al als 'kansrijk' is opgenomen in het woningbouwprogramma en dat het zicht op de kerk en het dorp vanaf deze locatie beperkt is. Hij vraagt daarom om de grens van de werkingsgebieden bij deze locatie te herstellen naar de noordzijde van de Van Disweg, wat als een

natuurlijke, logische en uitlegbare grens beschouwd wordt. De commissie wordt door de gemeenten Purmerend, Edam-Volendam en Waterland uitgenodigd om deel te nemen aan een bijeenkomst op 1 december. Bij deze bijeenkomst worden de opgaven en uitdagingen die spelen in het gebied in relatie tot het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit', besproken.

De heer **Vonk** (PvdA) vraagt of het stuk grond eigendom van een projectontwikkelaar is en wat het voornemen voor het woningbouwprogramma is. De heer **Van Nieuwkerk** zegt dat het stuk grond inderdaad eigendom is van een projectontwikkelaar. Het voornemen is om woningen te bouwen met de verdeling: 30% sociale huur, 30% betaalbaar en 40% vrije sector.
De heer **Klein** (Christen Unie) vraagt wat de situatie is met deze zienswijze, is deze wijziging is al in 2020 opgenomen in de omgevingsverordening en is al een verzoek bij Gedeputeerde Staten gedaan? De heer **Van Nieuwkerk** geeft aan dat dit al de derde keer is en de hoop was dat met nieuwe coalitieakkoord wellicht een positieve reactie mogelijk was. Dit is een klein woningbouwproject, maar voor dorpen zijn dit soort projecten vitaal.
De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt om welk veldje het gaat, aan de oostkant of aan de westkant. De heer **Van Nieuwkerk** merkt op dat een bezoek van de commissieleden aan Broek in Waterland deze vraag direct zal verhelderen.
De heer **Deen** (PVV) informeert naar het draagvlak bij de bewoners in de directe omgeving. De heer **Van Nieuwkerk** wijst erop dat het draagvlak in kleine dorpen enorm is en ook staat de gemeenteraad van Waterland unaniem achter het plan.

De behandeling:
Mevrouw **Berkvens** (D66) ziet dat het vaarwegbeheer van de Loosdrechtste plassen overgaat van het Plassenschap naar de gemeente Wijdemeren. Deze gemeente zit financieel in zwaar weer en heeft ook een bestuurlijk probleem door het opstappen van een groot aantal ambtenaren. Kan de gemeente deze verantwoordelijk wel aan? Komt het landelijk gebied niet teveel onder druk te staan door uitbreiding van stedelijke functies zoals scholen en sportcomplexen? D66 is voorstander van het niet toestaan van nieuwe verblijfsrecreatie in (Natuur Netwerk Nederland) NNN-gebieden, maar kan zich voorstellen dat kleinschalige verblijfsrecreatie voor boeren in deze gebieden wel mogelijk blijft, kunnen Gedeputeerde Staten hiervoor een limiet stellen? Voor datacenters is strenge regelgeving nodig. Is het mogelijk om duurzame datacenters wel de ruimte te geven? Wat voor een regels hebben Gedeputeerde Staten voor ogen inzake hoogspanningsstations en hoe wordt de netwerkbeheerder hierbij betrokken?
De heer **Deen** (PVV): heeft moeite met de wijzigingen op het gebied van energie uit wind en zon, hiervoor zijn grote wijzigingen nodig voor het bouwen van elektriciteitsstations. De meeste agrarische en recreatieve ondernemers in het NNN-gebieden zijn niet genegen om tot de bestemmingswijziging over te gaan. Worden deze geluiden serieus genomen door Gedeputeerde Staten? Is de Provincie bereid om kritisch te kijken naar BPL (Bijzonder Provinciaal Landschap) en naar verzoeken zoals die van de inspreker? De PVV stemt niet in met deze tweede herziening van de omgevingsverordening.
De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vraagt of door alle complicerende factoren zoals het Unesco Werelderfgoed de keuzes voor woningbouwlocaties niet beperkt worden. De regio Gooi en

Vechtstreek krijgt 490.000 euro minder subsidie, kan gedeputeerde hier uitleg over geven? Waarom wordt het DSO (Digitaal Stelsel Omgevingswet) ingevoerd ondanks dat dit zeer onstabiel is? Komt de Provincie hier niet in een fuik terecht?

De heer **Kes** (SP) zegt dat de inspreker oproept tot een amendement, de SP hoort graag reactie hierop van de gedeputeerde. De SP vindt woningbouw in Broek in Waterland aan de Van Disweg passend.

De heer **Klein** (Christen Unie) kan zich vinden in wijzigingsvoorstellen maar heeft vragen over twee onderwerpen. Het artikel over kleinschalige ontwikkelingen, voortaan mag het bebouwd oppervlakte toenemen met eenmalig vijftien procent. Een tweede burgerwoning mag straks bij de sloop van 1.000 $m^2$ in plaats van 1.500 $m^2$. Waarom stelt de gedeputeerde deze specifieke wijzigingen voor?

Statenlid **Freeman** (GL) kan zich vinden in wijzigingsvoorstellen, in het bijzonder de energie-infrastructuur en het uitsluiten van verblijfsrecreatie.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) stelt het op prijs als er meer duiding is in de oplegger van het stuk. Zij vraagt of het recreëren bij boeren is uitgesloten of dat dit wel mogelijk is. Wordt er nu al rekening gehouden met de technologische oplossingen voor datacenters in toekomst en de technologische vooruitgang? Kan er dubbelgebruik van daken van datacenters en elektriciteitsstations toegepast worden? Mevrouw De Boer hoort ook graag of het verzoek van de inspreker met een amendement is op te lossen of via een andere weg.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de gedeputeerde meer duiding kan geven aan de passage over het nieuwe windbeleid waarin staat dat gemeenten de mogelijkheid krijgen om te bepalen waar in de gemeente meer ruimte is voor windenergie. Volt vermoedt dat niet alle coalitiepartijen hier achter staan. Volt is blij met de geconsolideerde viewer op de website. De volledige historie van de wijzigingen ten opzichte van het vorige stuk vindt Volt wenselijk. Kan de gedeputeerde hier werk van maken?

De heer **Van Gilse** (VVD) zegt dat de recreatieschappen hun zorg uiten over het laten vervallen van de meerwaardebepaling in NNN-gebieden. Hoe gaat de gedeputeerde om met de meerwaardebepaling voor de gevallen waar deze wel voor bedoeld was, worden deze alsnog beoordeeld? Kan de gedeputeerde een inhoudelijke reactie geven over de afwijzing van het verzoek van de gemeente Waterland? De VVD is van mening dat het gebied een logische plek is voor woningbouw.

De heer **Hanou** (PvdD) heeft het gevoel dat deze tweede herziening van de Omgevingsverordening urgentie ontbeert. Moet het college niet aan de slag met de huidige omgevingsvisie of met een herziening daarvan zodat er tempo kan worden gemaakt. De PvdD overweegt het indienen van een motie of amendement over extensivering van de intensieve veeteelt.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt zich af of er nog voldoende ruimte is voor glastuinbouw. Graag wil het CDA het complete document met de zienswijze en reactie van Gedeputeerde Staten inzien, kan dit door de gedeputeerde naar de vergadering toegestuurd worden? Welke regel is geldend bij de bouw van woningen en windmolens: de RES of het BPL? Waarom is een (Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling) ARO-advies verplicht bij elektriciteitsstations in landelijk gebied? Wat is

de bedoeling van de ‘provinciale waarderingskaart stolpboerderijen’ naar de gemeenten toe? De woningsplitsing is volgens het CDA is geen zaak van de Provincie, wat is de mening hierover van de gedeputeerde? Kan er wat betreft de bedrijven die moeten sluiten omdat het gebied waarin zij staan NNN-gebied wordt, in oplossingen gedacht worden? Deze bedrijven mogen na sluiting vervolgens geen camping of verblijfsrecreatie starten, dit vindt LTO onterecht.

De heer **Van den Berg** (JA21) is positief over de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en zien een goede aanzet hiertoe vanuit Gedeputeerde Staten. De zoekgebieden die de gemeenten hebben aangedragen en zijn opgenomen in de RES. JA21 vindt het passender als er ruimtelijke verkenningen worden gedaan naar andere mogelijkheden voor energie, zoals kernenergie. De elektriciteitsstations zullen in de toekomst groter worden en de heer Van den Berg vraagt aandacht voor de overlast van de bromtoon die voortkomt uit de elektriciteitsstations.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Rommel**.
Gedeputeerde **Rommel** zegt dat de inspreker van de Van Disweg een verzoek tot herbegrenzing kan indienen, de eerste ronde hiervoor sluit volgende week. De heer **Kes** (SP): wijst erop dat de inspreker al eens een verzoek heeft ingediend en dat is toen afgewezen. Gedeputeerde **Rommel** verduidelijkt dat dit verzoek in de vorige periode is ingediend, tijdens de ronde van 2023. Destijds werd het verzoek afgewezen vanwege de regelgeving van BPL, waarbij het niet werd toegestaan dat een strakke dorpsrand werd gecreëerd. Interruptie door de heer **Kes** (SP): klopt het dat dit betekent dat de inspreker dit verzoek binnen een week moet indienen bij de Provincie en dat dit dan zal worden beoordeeld? Gedeputeerde **Rommel** bevestigt dat dat correct is.
De heer **Van den Berg** JA21 heeft een vraag over het winnen van zand, cokes en aardgas. Heeft het winnen van bodemwarmte invloed op het grondwater? Gedeputeerde **Rommel** zegt toe dat gedeputeerde **Olthof** deze vraag in de tweede termijn zal beantwoorden.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt wat de volgende stap is als deze commissie vindt dat het verzoek van de inspreker terecht is. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat ze het verzoek nog niet heeft gezien en zodoende nog niet de kans heeft gehad om het te beoordelen. Indien het verzoek opnieuw wordt afgewezen, zegt gedeputeerde Rommel toe om aan te geven welke stappen ondernomen kunnen worden om hiermee om te gaan.
Gedeputeerde **Rommel** erkent de bezorgdheid over het beheer van de vaarwegen door de gemeente Wijdemeren. De aanvraag hiervoor is ingediend door het Plassenschap en vorig jaar is het vaarwegbeheer juridisch overgedragen aan de gemeente Wijdemeren. Gedeputeerde Rommel geeft aan niet te weten of er problemen zullen ontstaan in dit verband. De wijziging die is aangenomen betreffende de vergroting van het bouwoppervlak met vijftien procent wordt eenmalig toegestaan. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat kleinschalige recreatie een ondergeschikte functie is en dit dat per geval bekeken op basis van de ruimtelijke effecten en de omstandigheden. De vestigingsvoorwaarden voor duurzame datacenters zijn vorige week vastgesteld door Gedeputeerde Staten en gelden voor drie gemeentes; Haarlemmermeer, Hollands Kroon en Amsterdam. Voor hoogspanningsstations zijn momenteel geen specifieke regels vastgesteld, maar er is wel een mogelijkheid opgenomen om extra regels op te stellen. Dit zal gebeuren na overleg met de betrokken netbeheerders.

Interruptie door mevrouw **Berkvens** (D66): ziet de Provincie erop toe dat het vaarwegbeheer door de gemeente Wijdemeren goed verloopt? Deze gemeente heeft al problemen en krijgt er nu een taak bij.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat dit proces vanuit de Provincie zal worden gemonitord via financieel toezicht. Op de vraag van **50PLUS** over de beperkingen van woningbouwmogelijkheden vanwege UNESCO Werelderfgoed, benadrukt gedeputeerde **Rommel** dat er specifieke regels van toepassing zijn in dergelijke gevallen. Er worden afwegingen gemaakt onder specifieke voorwaarden met betrekking tot het BPL en de NNN-gebieden. De technische vraag over de vermindering van de subsidie in de regio Gooi- en Vechtstreek wil gedeputeerde **Rommel** graag schriftelijk ontvangen.

Gedeputeerde **Rommel** heeft geen signalen dat de Provincie met het DSO in een fuik terecht komt. De Provincie Noord-Holland heeft als eerste provincie de stukken in het DSO gezet en dit is goed gegaan. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat hier veel aandacht voor gevraagd is en in januari zal blijken of dit goed gaat.

De vraag van de **ChristenUnie** over de kleinschalige ontwikkelingen beantwoordt gedeputeerde **Rommel** met de toelichting dat het voorheen mogelijk was om deze gevallen te regelen via de WRO (Wet Ruimtelijke Ordening) op lokaal niveau, de zogenaamde kruimelgevallen'. Met de invoering van de Omgevingswet verdwijnt deze mogelijkheid en daarom is deze kwestie op deze manier opgelost.

De duiding van de oplegger belangrijkste punten die voorliggen staat in paragraaf 2.2 van de nota van beantwoording. Als de **PvdA** dit wenst kan dit ook via een verzoek aan gedeputeerde **Rommel** in statenvoordracht worden opgenomen. Het recreëren bij boeren kan via de ondergeschikte vorm. Er wordt momenteel gekeken naar het dubbel gebruik van datacenters, wat nog steeds aanzienlijke hoeveelheden elektriciteit vereist. De datacenters hebben aandacht voor de ruimtelijke inpassing en de manier waarop de omgeving daarbij betrokken kan worden. Het plaatsen van windturbines is een beslissing die aan de gemeenten wordt overgelaten en valt niet onder deze herziening, maar betreft een tekstuele correctie. De toelichting op de rotordiameter waarbij 6,38 rotordiameter ziet op de afstand vanaf het hart tot aan de tip, dit is ook een tekstuele correctie.

Interruptie van mevrouw **Koning** (CDA): kan de gedeputeerde toelichting geven op het feit dat aan de ene kant rekening wordt gehouden met de RES en de woningbouw en aan de andere kant met het behoud van BPL; hoe wordt hierin een keuze gemaakt? Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat er momenteel gewerkt wordt aan het opstellen van een werkwijze en het duiden van de voorwaarden voor situaties waarin men te maken krijgt met het BPL. Zij benadrukt dat dit altijd maatwerk blijft, vooral in landelijke gebieden.

De vraag van de **VVD** over de recreatieschappen. Volgens gedeputeerde **Rommel** wordt de meerwaardebepaling nu vooral voor hotels gebruikt maar daar zag deze bepaling niet op. Als de recreatieschappen verblijfsrecreatie willen in een gebied, dan moet gekeken worden of dit gebied ecologisch gezien NNN-waardig gebied is. Als dit niet het geval is, wordt bekeken of het mogelijk is om dit gebied te ontgrenzen en elders weer te begrenzen.

Bij het overleg over de glastuinbouw is er nog geen wijziging opgenomen in deze herziening. Het document met de zienswijze is niet integraal beschikbaar maar is opgenomen in de nota van beantwoording.

Interruptie van mevrouw **Koning**: de commissie heeft wel recht om de zienswijze integraal in te zien. Gedeputeerde **Rommel** komt hier later in de vergadering op terug.
De sloop van 1.000m$^2$ in plaats van 1.500m$^2$ is volgens gedeputeerde Rommel geen beperking maar een verruiming. Verblijfsrecreatie als alternatief voor extensivering van boerenbedrijven, hotels en campings passen niet bij de natuurfunctie van het NNN omdat dit een te grote verstorende werking heeft. Hier kan door middel van een ontgrenzingsverzoek naar gekeken worden.
De RES-zoekgebieden zijn al opgenomen in de omgevingsverordening en zijn dus geen onderdeel van deze herziening. De gemeenten kunnen de stolpenwaardering bij hun ruimtelijk beleid betrekken, maar hoeven geen zwaarwegende consequenties aan de 'stolpenwaarderingskaart' te verbinden. Wat betreft de overlast door de bromtoon van elektrischiteitsstations, geeft gedeputeerde Rommel aan dat nu alleen de ruimtelijke kwaliteit voorligt. Per station wordt met de netbeheerders gekeken naar het geluid en magnetische impact.

Vragen voor de tweede termijn:
Mevrouw **Berkvens** heeft een vervolgvraag over de hoogspanningsstations, haar is niet duidelijk welke criteria worden gehanteerd voor de ruimtelijke inpassing en hoe Provinciale Staten worden betrokken bij de opstelling van de regels.
De heer **Kes** (SP) heeft een punt van orde. De inzichtelijkheid van de wijzigingen van de verordening is niet heel duidelijk. Is het mogelijk om dit in een apart document op te nemen? Dit geldt ook voor andere verordeningen.
De heer **Klein** (Christen Unie) heeft nog geen antwoord op zijn vraag of er concrete verzoeken van initiatiefnemers liggen om de 1.500m$^2$ naar 1.000m$^2$ aan te passen en om wijzigingen aan te brengen in de regels met betrekking tot kleinschalige activiteiten.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) steunt het voorstel van de SP en neemt het aanbod van de gedeputeerde aan met betrekking tot de oplegger met duiding van de belangrijkste veranderingen.
Mevrouw **Koning** (CDA) wil graag antwoord op haar vraag over de bemoeienis van de Provincie bij woningsplitsing in Waterland. Graag ontvangt zij een reactie van de gedeputeerde op haar stelling dat agrarische bedrijven die in NNN-gebieden moeten stoppen met hun bedrijf, op het eigen terrein mogelijkheden moeten hebben om nevenactiviteiten te starten.
De heer **Bonekamp** (Volt) krijgt graag antwoord op de vraag of het mogelijk is om in de viewer meer historie laten zien om wijzigingen beter te kunnen duiden.
De heer **Hanou** (PvdD) vindt dat de kruimelregeling een gemeentelijke regeling betreft en geen provinciale.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan behoefte aan een schorsing te hebben alvorens over te gaan tot beantwoording. De voorzitter gaat dan nu eerst naar agendapunt 7 om de insprekers het woord te geven en daarna weer terug te schakelen naar de beantwoording van dit agendapunt en verder te gaan met de beantwoording van de vragen.

**7 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

**7.a Agenderingsverzoek C- naar B- agenda Plan de Lange Weeren**

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Het verplaatsen van de brief van gemeente Edam-Volendam over Plan de Lange Weeren van de C- naar de B-agenda.

Het doel van de agendering: De brief is een vooraankondiging van een plan van de gemeente Volendam-Edam om te bouwen in de Lange Weeren. Aangezien het hier om een project in Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) gaat met ook een belangrijke waterbergingsfunctie, wil de D66-fractie met de fracties en de gedeputeerde kunnen debatteren over de noodzakelijkheid en wenselijkheid van het project.
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de eerste inspreker, mevrouw **Neppelenbroek** namens Stichting Behoud Waterland:
In de aanloop naar het debat over het Plan de Lange Weeren, wil mevrouw **Neppelenbroek** graag enkele punten toelichten omdat de brief van de gemeente Edam-Volendam op de agenda staat. Het is betreurenswaardig dat er een tekort aan woningen is, maar dit rechtvaardigt projectontwikkelaars niet om fraaie landschappen aan te tasten met woningbouw. Er zijn hiervoor voldoende en betere locaties beschikbaar. Elke gemeente in Waterland heeft voldoende eigen plannen voor woningbouw, inclusief Edam-Volendam, zelfs zonder de Lange Weeren, om aan de woningbehoefte tot 2050 te voldoen. In de Woondeal MRA, gesloten tussen het Rijk, de Provincie en de MRA-gemeenten, is een bouwopgave van 600 woningen voor Edam-Volendam tot 2030 afgesproken. In de plancapaciteit staan 300 woningen meer dan nodig (152% plancapaciteit). In Zaanstreek-Waterland is de totale behoefte aan woningen in 2030 16.500, met bijna 12.000 extra woningen als 'overcapaciteit'.
Het project de Lange Weeren is onnodig en ook niet als cruciaal project opgenomen in de Woondeal MRA. Het project de Lange Weeren is opgenomen in het Bestuursakkoord Pilot-Waterland. Het project voldoet niet aan de voorwaarden van dit Bestuursakkoord pilot-Waterland en is daarom in strijd met de Provinciale Omgevingsverordening. Er worden 420 woningen meer gebouwd dan afgesproken en de investering per woning wordt niet op de juiste wijze gebruikt. Het idee dat woningbouw in weilanden sneller en goedkoper is, wordt weerlegd door het College van Rijksadviseurs in hun advies. Het bouwen op uitbreidingslocaties is duurder en inefficiënter dan bouwen waar al voorzieningen zijn. Daarom is de Lange Weeren niet alleen overbodig maar kost het de maatschappij ook aanzienlijk meer geld. Daarnaast benadrukt het College van Rijksadviseurs dat er vooral behoefte is aan woningen voor starters en senioren en niet voor gezinswoningen. Concluderend is de Lange Weeren niet noodzakelijk en dus onwenselijk. Het is begrensd als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en het is van essentieel belang dat bestuurders, politici en ontwikkelaars zich inzetten om groene ruimtes te behouden. Mevrouw **Neppelenbroek** citeert uit het advies 'Bouw in de Buurt' van de Rijksadviseurs: *'Doorgaan met bouwen in de wei verergert de problemen. In de buurt bouwen … helpt ons niet alleen aan honderdduizenden nieuwe woningen, maar tilt ook de leefbaarheid van de acht miljoen bestaande woningen op: 'Duurzamer kan niet.'*
Zij vraagt de commissie om geen positieve reactie te geven op de brief van de gemeente Edam-Volendam.

De heer **Nijkamp** (BBB) vraagt verduidelijking op het stuk *'doorgaan met bouwen in de wijk verergert de problemen…'*. Mevrouw **Neppelenbroek** licht toe dat het gaat om de zin: '*doorgang met bouwen in de wei'*, in plaats van '*wijk'*. Zij zegt toe het stuk toe te sturen aan de commissie.
De heer **Bonekamp** (Volt) zegt dat mevrouw Neppelenbroek het plan niet sociaal genoeg vindt; als het plan wel socialer zou zijn zou mevrouw Neppelenbroek dan een andere mening zijn toegedaan?
Mevrouw **Neppelenbroek** antwoordt dat dit niet zo is voor dit bouwplan, omdat het niet nodig is om in weilanden te bouwen, gelet op de woningbouwopgave.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt of het klopt dat dit plan in strijd is met het beleid van de Provincie.
Mevrouw **Neppelenbroek** bevestigt dit. In de provinciale verordening staat dat bouwen in BPL niet mag met de uitzondering van bouwen overeenkomstig de Pilot-Waterland voor 750 woningen en ook dat er 10.000 euro wordt geïnvesteerd in de groenvoorzieningen in de bufferzone. Aan die voorwaarden wordt volgens mevrouw **Neppelenbroek** niet voldaan.
De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt of mevrouw Neppelenbroek bang is dat er voor leegstand gebouwd wordt. Mevrouw **Neppelenbroek** geeft aan dat de woningen wel gevuld zullen worden maar is van mening dat het niet nodig om groen op te offeren omdat er voldoende alternatieve locaties zijn.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of het klopt dat als de woningen gevuld gaan worden, er wel degelijk behoefte is aan dit soort woningen. Mevrouw **Neppelenbroek** wijst erop dat het probleem op een andere manier kan worden opgelost omdat er alternatieven zijn.
De heer **Van den Berg** (JA21) zegt dat er wel degelijk leegloop is in de gemeente Volendam en ziet dus wel dat er een behoefte aan woningen bestaat in deze gemeente. Mevrouw **Neppelenbroek** bevestigt dat er een woningtekort is, maar dat dit kan worden opgelost door binnenstedelijk te bouwen in Volendam.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of de besproken locatie niet nodig is als de binnenstedelijke locaties worden ingevuld. Mevrouw **Neppelenbroek** bevestigt dat de locatie de Lange Weren niet nodig is.
Mevrouw **Middelkoop** (FvD) vraagt of er bij binnenstedelijk bouwen woningen gesloopt worden of dat het gaat om het verbouwen van bestaande woningen. Mevrouw **Neppelenbroek** geeft aan dat het hierbij gaat om de zogenaamde inbreilocaties en verwijst voor het antwoord naar de volgende inspreker, mevrouw Veerman.

De **voorzitter** geeft het woord aan de tweede inspreker, mevrouw **Veerman**, voorzitter van Stichting Natuurgebied Lange Weeren. Mevrouw **Veerman** legt uit dat in Edam-Volendam historisch gezien grote uitbreidingsplannen zijn aangelegd, zoals Munnickenveld in de jaren '60, Zand in de jaren '70, Blokgouw 7 en 8 in de jaren '90 en het Middengebied in 2000. Het nieuwbouwplan waar het over gaat lijkt opnieuw te kiezen voor groen gebied, wat vaak ten koste gaat van de inbreilocaties en wat ook niet aansluit bij de veranderende maatschappelijke behoeften. De Volendamse jongvolwassenen verlaten relatief laat het ouderlijk huis omdat zij sparen voor een koopwoning. Ze hebben weinig interesse in sociale huurwoningen en geven de voorkeur aan wonen dicht bij het centrum en in de buurt van vrienden, in plaats van in afgelegen wijken met grote tuinen. Het voorgestelde nieuwbouwplan voldoet dus niet aan hun wensen. Het gemeentebestuur benadrukt dat De Lange Weeren de woningnood voor de eigen inwoners zal oplossen, vooral voor de jongeren. Echter, een enquête over de locatie van de jaarlijkse kermis

krijgt veel meer respons dan een petitie over de bouw van de Lange Weeren, wat aangeeft dat er minder enthousiasme is voor dit plan dan het gemeentebestuur beweert. Het plan lijkt gericht te zijn op het verwerven van gronden door de gemeente. In het plan is ook onvoldoende aandacht voor de woonbehoeften van senioren die doorstroommogelijkheden willen naar geschikte appartementen. Daarnaast voorziet het plan in onnodige voorzieningen zoals extra sporthallen en een basisschool, terwijl de bestaande voorzieningen niet volledig benut worden. Het huidige plan lijkt niet aan de woonvraag van de belangrijkste doelgroepen te voldoen en bevat investeringen in onnodige voorzieningen. De focus zou moeten liggen op de ontwikkeling van inbreilocaties en het spaarzame BPL zou ontzien moeten worden.

De heer **Klein** (Christen Unie) vraagt of dit standpunt breed leeft in de gemeente. Mevrouw Veerman bevestigt dit.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de mening van mevrouw Veerman anders zou zijn als er andere bouwplannen zouden liggen met meer aandacht voor seniorenwoningen en woningen voor jongvolwassenen. Mevrouw **Veerman** geeft aan dat dit niet zo is omdat dit probleem al jaren bestaat.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt waar de vertraging van de inbreilocaties vandaan komt en of dit geldt voor alle locaties. Mevrouw **Veerman** geeft aan dat dezelfde bestuurders steeds opnieuw de bouwplannen afwijzen waaronder ook de plannen voor de inbreilocaties.
Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt hoe het kan dat de gemeenteraad een andere mening is toegedaan dan de inwoners van Volendam. Mevrouw **Veerman** geeft aan dat zij namens de Stichting Natuurgebied Lange Weeren het woord doet.
De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of mevrouw Veerman van mening is dat de gemeenteraad van Volendam geen afspiegeling is van de inwoners. Mevrouw **Veerman** vindt dit een politieke vraag en zij benadrukt dat zij als inspreker heeft willen aantonen dat deze strategie al decennialang bestaat.

De **voorzitter** geeft het woord aan de derde inspreker, de heer **Wisse**, van bureau B+B stedenbouw en landschapsarchitectuur. De heer Wisse werkt sinds dit voorjaar in opdracht van de gemeente Edam-Volendam aan een plan voor een nieuwe woonwijk in de Lange Weeren. Onderdeel van dit plan is ook een waterbergingsopgave en een landschappelijke inpassing. De heer **Wisse** licht zijn technische uitleg toe met slides. Het plan betreft een nieuwe woonwijk met 1.160 woningen voor alle doelgroepen. De waterbergingsopgave ligt er omdat de Lange Weeren het laagst gelegen punt is in het gebied, na het Volendammermeer. De nieuwe woonwijk moet klimaatrobuust zijn en daarom wordt de wijk ontworpen met als basis het onderliggende landschap met behoud van de sloten. De ophoging vindt alleen plaats op de locaties van de woningen en van de nieuwe weg.

Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt of er plek is voor seniorenwoningen. De heer **Wisse** bevestigt dat er voor alle doelgroepen plek is in het plan en dat er een woonwensonderzoek wordt gedaan, daarop zal het programma worden afgestemd.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of de het positieve advies van het Waterschap op schrift staat. Zijn de risicoscenario's met de T=1000-normen gebaseerd op recente gegevens? Is de heer Wisse

gevraagd door de projectorganisatie of door de gemeente om in te spreken? De gegevens waterschap zijn niet actueel. Is het ambtelijk advies van het Waterschap beschikbaar ter inzage?
De heer **Wisse** zegt dat hij door de gemeente Edam-Volendam is gevraagd om te spreken. De T=1000-normen worden in januari geactualiseerd en daar bereidt B+B zich op voor samen met het waterschap. De verwachting is dat de waterbergingscapaciteit ook binnen de nieuwe normen zal vallen. Het ambtelijke advies van het Waterschap is gebaseerd op een aantal mails die bij de gemeente Edam-Volendam in eigendom is.
De heer **Kes** (SP) vraagt of het plan alleen grondgebonden woningen met een tuin omvat of ook appartementen. Is het percentage appartementen nog te optimaliseren in overleg? De heer **Wisse** geeft aan dat de verdeling van woningen in het plan zeventig procent grondgebonden woningen omvat en dertig procent gestapelde woningen. In de verdere uitwerking kunnen hier op basis van het woonwensonderzoek nog aanpassingen gedaan worden.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Rommel** voor de tweede termijn van de Herzieningsverordening.
Gedeputeerde Rommel wijst erop dat de vraag van JA21 over de invloed op de winningsactiviteiten eigenlijk in een andere commissie hoort maar dat gedeputeerde Olthof deze vraag zal beantwoorden. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de wetgeving over de mijnbouw bij het Rijk ligt, maar dat de provincie wel om een zienswijze wordt gevraagd. Vanuit deze zienswijze wordt gekeken naar alle aspecten waaronder de drinkwaterwinning. Bij een definitief verzoek zal altijd zorgvuldig worden gekeken naar de veiligheid en de kwaliteit van alle zaken die meespelen.
Gedeputeerde **Rommel** zegt dat de integrale zienswijze is opgenomen in de nota van beantwoording, vanwege de AGV zijn de kop en het slot van de tekst weggelaten, waarschijnlijk is het hierdoor moeilijker vindbaar. Op verzoek zal gedeputeerde **Rommel** ervoor zorgen dat dit in vertrouwen is in te zien.
In de nota van beantwoording staan de wijzigingen al in het lichtblauw aangegeven, dit geldt ook voor de viewer. In de volgende periode zal gekeken worden of dit inzichtelijker gemaakt kan worden en of de grootste aanpassingen apart kunnen worden benoemd.
De ruimtelijke inpassing van de hoogspanningsstations en welke criteria hiervoor gelden, worden in artikel 6.8 in deze wijzigingsronde meegenomen. Binnen de kaders die de commissie aangeeft mogen Gedeputeerde Staten nadere regels stellen en deze komen via het GS-besluit weer bij de commissie terecht.
Op de vraag van de **Christen Unie** of er concrete verzoeken van initiatiefnemers liggen, antwoordt gedeputeerde **Rommel** dat dit niet het geval is. Naast de agrarische bedrijven kunnen ook loonbedrijven aan deze regeling meedoen.
Voor de nevenactiviteiten kan binnen NNN-gebieden geen mogelijkheid voor worden gegeven.
De kruimelregeling is inderdaad een bevoegdheid is van de gemeente maar het is een Rijksregeling en omdat de regeling komt te vervallen door de Omgevingswet is dit in de Provinciale Verordening meegenomen.
De **voorzitter** geeft aan dat dit agendapunt als bespreekstuk naar de vergadering van Provinciale Staten gaat omdat de **PvdD** een motie wil indienen.

De **voorzitter** leidt de vergadering weer terug naar het **Agenderingsverzoek C- naar B- agenda Plan de Lange Weeren** en geeft het woord aan mevrouw **Berkvens** (D66).
Mevrouw **Berkvens** heeft gevraagd om de brief te agenderen omdat de D66-fractie zich zorgen maakt over dit plan en heeft een aantal vragen aan Gedeputeerde Staten omdat het erop lijkt dat er genoeg binnenstedelijke alternatieven zijn. In het woningbouwplan wordt wel rekening gehouden met deze problematische locatie, maar de vraag is of dit voldoende is. Is het niet beter om op deze locatie helemaal niet te bouwen? D66 vraagt zich af of de waterbergingsfunctie die wordt ingerekend in het plan voldoende is. Volgend jaar worden de nieuwe gegevens van het KNMI gepubliceerd en kan D66 ervan uitgaan dat er geen onomkeerbare stappen worden genomen voordat deze nieuwe gegevens er zijn. Heeft de Provincie het nieuwe advies van het Waterschap en kan dit gedeeld worden? Het grootste deel van de ecologische compensatie gaat niet naar natuur en recreatie maar naar het oplossen van het waterprobleem in de woonwijk zelf. In het project is slechts voor vijf jaar rekening gehouden met de hoge onderhoudskosten voor het waterbeheer, bij wie zijn deze kosten daarna belegd? Is er onafhankelijk onderzoek gedaan naar de noodzaak van dit project om de woningbehoefte in te vullen? Kunnen Gedeputeerde Staten de commissie meenemen in het verdere proces, op welke termijn maken zij een beoordeling van de plannen en wanneer worden wij hierbij betrokken? Op 15 november is er een gesprek geweest, wat is hier aan de orde geweest en welke afspraken zijn hierbij gemaakt?
De heer **Kes** (SP) denkt dat er in de regio wel degelijk heel veel woningzoekenden zijn. De SP ziet graag dat de toezeggingen voor dertig procent sociale huur goed vastgelegd worden. De heer Kes vindt dat de Purmer gevrijwaard moet blijven van woningbouw. De SP vindt dat de ontwikkelaar moet zich houden aan voorwaarden die in Pilot Waterlands Wonen zijn opgenomen.
De heer **Bonekamp** (Volt) is van mening dat uit het plan een gezonde ambitie spreekt met daarin opgenomen een goede mix van doelgroepen. Volt spreekt het vertrouwen uit in de gemeente Edam-Volendam en wil als Provincie helpen om de woningbouwopgave te realiseren. Staan Gedeputeerde Staten nog steeds achter de doelstelling om te kijken of het mogelijk is om de woningbouwopgave van 184.000 woningen te versnellen en zien Gedeputeerde Staten mogelijkheden om gemeenten te helpen met de verschillende uitdagingen zoals slappe ondergrond en waterbergingsfuncties?
De heer **Klein** (Christen Unie) vraagt wat de status is van het project en welke besluitvorming er nodig is om het project mogelijk te maken. Klopt het dat als een project onder de Pilot Waterland valt dan alle andere verboden vervallen zoals genoemd in artikel 46 lid 9 van de Omgevingsverordening. Hebben Gedeputeerde Staten een positieve grondhouding voor dit plan? In de brief wordt door de gemeente Edam-Volendam ruimte geboden in de geest van het Bestuursakkoord Pilot Waterland. Zijn Provinciale Staten of Gedeputeerde Staten hierbij betrokken geweest? De **ChristenUnie** is voorstander van het binnenstedelijk bouwen en is kritisch op het plan omdat het een enorme landschappelijke invloed heeft op het landelijk gebied. Heeft de gemeente Edam-Volendam onderzoek gedaan naar binnenstedelijk bouwen en wat is hiervan de conclusie? Is gekeken naar bouwen op industrieterreinen? Is er zicht op de demografische ontwikkelingen en wordt er ook regionaal gekeken?
Mevrouw **De Boer** (PvdA) hoort graag welke gesprekken tot nog toe hebben plaatsgevonden vanuit Gedeputeerde Staten en waarom. Hebben Gedeputeerde Staten een positieve grondhouding wat

betreft dit plan? Wat vindt het waterschap van het plan? Mevrouw **De Boer** betwijfelt of 1.100 extra woningen als overcapaciteit kunnen worden beschouwd, gezien de dringende behoefte aan woningen.

Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt of het klopt het dat dit plan door Gedeputeerde Staten als een goed alternatief voor het Bestuursakkoord wordt beschouwd. Is gedeputeerde het met GL eens dat dit niet overeenkomt met ons beleid? Wat was de insteek en de uitkomst van het gesprek dat Gedeputeerde Staten op 15 november hadden met de gemeente Edam-Volendam over de Lange Weeren? Hoe gaat het nu verder? GL is geen voorstander van dit plan wat betreft de locatiekeuze.
GL vraagt een toezegging dat geen besluit genomen wordt voordat hier meer informatie over beschikbaar is.
De heer **Nijkamp** (BBB) geeft aan dat overal rekening mee is gehouden en er gebruik wordt gemaakt van de afspraken in het coalitieakkoord dat er niet alleen binnenstedelijk gebouwd kan worden maar ook daarbuiten.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of de gedeputeerde vindt dat het kleinschalig bouwen aan de dorpsranden dat dit in de geest is van het coalitieakkoord. Waar ligt voor u de grens?
De heer **Nijkamp** (BBB) vindt de woningbouw passend, kijkend naar het aantal woningen.
Statenlid **Van der Waart** (GL) vindt dat het plan in strijd is met het coalitieakkoord.
De heer **Nijkamp** (BBB) vindt dat de gemeente Edam-Volendam zich voldoende inzet voor het bouwen voor iedere doelgroep met voldoende betaalbare huur- en koopwoningen. Is er in het voorgestelde gebied een agrariër aanwezig en wordt deze uitgekocht? Heeft de gemeente toestemming gevraagd om te bouwen in een deel BPL-gebied?
De heer **Deen** (PVV) onderkent het belang van de broodnodige woningen en hoopt dat deze woningen voor het grootste deel beschikbaar komen voor mensen die op wachtlijst staan. Dit plan heeft de steun van de PVV.
De heer **Van Gilse** (VVD) ziet dat er in algemeenheid veel moet worden bijgebouwd en wacht het oordeel van Gedeputeerde Staten af.
De heer **Hollebeek** (PvdD) ziet zowel positieve als negatieve punten. Hij vraagt of er is gekeken naar de ladder van duurzame verstedelijking en de binnenstedelijke mogelijkheden. Wat is de borging van het plan op het gebied van groen, energieneutraal en klimaatbestendig. De PvdD mist de natuur inclusieve kant in het plan en vraagt zich af of bouwen op deze locatie echt noodzakelijk is.
Mevrouw **Koning** (CDA) zegt dat de grondhouding van het CDA positief is. Het is wel belangrijk dat goed wordt gekeken worden naar de woningbehoefte in de regio. Het CDA krijgt graag nadere toelichting van Gedeputeerde Staten over de mening van de Volendammers.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Rommel**.
Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat Gedeputeerde Staten hier nog niet over hebben gesproken, in het verleden zijn met gedeputeerde Loggen bestuursafspraken gemaakt. Gedeputeerde Staten hebben een positieve grondhouding, maar er is nog een aantal zaken waar naar gekeken wordt, zoals naar het mobiliteitsplan. Er ligt nog geen besluit voor en ook nog geen compleet plan. Dit zal nog besproken worden in Gedeputeerde Staten en dit ligt nog niet voor bij Provinciale Staten.
Gedeputeerde **Rommel** dankt voor alle vragen, zorgen en positieve duidingen. Het voorstel van

Gedeputeerde Staten zullen pas aan Provinciale Staten worden voorgelegd nadat alle afwegingen grondig zijn gemaakt.
De heer **Kes** (SP) vraagt wat het tijdspad hiervan is en wat de procedure is. Gedeputeerde **Rommel** verwacht dat dit in Q1 terug zal kunnen komen, maar dit moet ook in Gedeputeerde Staten besproken worden. Dit onderwerp zal in ieder geval niet op een C-agenda komen.
De heer **Klein** (CU) vraagt of dit besluit een bevoegdheid van Gedeputeerde Staten of van Provinciale Staten is. Gedeputeerde **Rommel** laat dit op een later moment weten omdat zij niet bekend is met de procedure.
Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt of Gedeputeerde Staten van mening zijn dat dit past dit binnen de afspraken die destijds zijn gemaakt voor het bestuursakkoord Pilot Waterland. Gedeputeerde **Rommel** zegt dat hier naar gekeken wordt en dat dit aan Gedeputeerde Staten is om te beoordelen hoe dit binnen het bestuursakkoord valt.

**7.b RO: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II**
Toelichting:
Gedeputeerde Staten stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II en de Nota van beantwoording vast. In deze ronde gaat het om wijzigingen in onder meer het Landelijk Gebied, Glastuinbouwconcentratiegebied, Cultureel Erfgoed en Stimuleringsgebied Zonne-energie. Iedereen kon van 22 juni t/m 2 augustus op de voorgestelde wijzigingen reageren.

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

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Hanou**. De heer **Hanou** (PvdD) dankt de gedeputeerde en Gedeputeerde Staten voor de beantwoording van de technische vragen en vraagt zich af of dit omissies zijn die zijn hersteld en welke redenen zijn er precies om de werkingsgebieden te wijzigen. Kan de gedeputeerde aangeven of op locaties waarbij verouderde agrarische bedrijven omgezet worden naar stedelijk gebied, goede waarborgen zijn om conform de Noord Hollandse omgevingsvisie natuurinclusief en bio based te bouwen?
De heer **Valk** (BBB) vraagt of het gewijzigde landelijk gebied naar zonnegebied onderdeel is van de RES 1.0 uit het vorige beleid en hoe dit zich verhoudt tot de aangenomen landelijke motie dat er geen zonnepanelen zouden worden toegestaan op landbouwgrond. Hoe reëel is het om deze gebieden als zonnegebieden aan te wijzen? Wordt hierbij de zonneladder uit het coalitieakkoord ‘verbindend en vooruit’ gevolgd?

Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat deze aanvragen gedaan worden door de gemeenten. Dit staat ook in de nota van verantwoording, daar wordt ook de afweging van Gedeputeerde Staten genoemd. Voor de zonnepanelen in landbouwgebied, waren al gebieden aangewezen. De zonneladder is pas later verschenen en daarom kan daar geen rekening mee gehouden worden.

De heer **Hanou** (PvdD) stelt voor om een technische briefing te houden om wat meer inzicht te krijgen in toekomstige wijzigingen met betrekking tot werkingsgebieden. De **voorzitter** stelt voor om een technische sessie over de viewer die hoort bij omgevingsverordening en de werkingsgebieden te organiseren.

**7.c RO: Consultatie ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0**

Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 biedt zicht op de toekomst van het Groene Hart, met een horizon van 2050. Het schetst wat de belangrijkste ruimtelijke opgaven zijn en benadrukt het belang van meervoudig gebruik van de schaarse ruimte. Aangezien niet alle opgaven ruimtelijk ingepast kunnen worden of strijdig zijn met elkaar moeten er keuzes gemaakt worden. Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 beschrijft daarvoor, binnen al bestaande randvoorwaarden, een aantal principes. Deze ontwikkelingsprincipes zijn, in onderlinge samenhang, het uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het Groene Hart.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het concept Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart bespreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Vonk** (PvdA). De heer **Vonk** noemt de brief die bij dit voorstel zit een goed voorbeeld van uitleg aan de commissie van het stuk dat voorligt met een goede duiding van wat wordt gevraagd van de commissie. Dit sluit aan bij het voorstel van de heer Hanou voor meer duiding bij de stukken. Het Groene Hart bevat de groene longen van de Randstad, maar helaas is het Groene Hart wat achtergebleven in de waardering die we ervoor hebben. De heer **Vonk** ziet als toevoeging graag een kaartje van het gebied bij de stukken. In het stuk gaat het vooral over de beperkingen en de heer **Vonk** mist de vooral het grotere verhaal en de ambitie naar de toekomst. Dit kan sterker neergezet worden. Het ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied was als 90 procent versie genummerd en dit schept verwarring omdat dit stuk genummerd is met 1.0.

Statenlid **Freeman** (GL) zegt dat GL het meest open staat voor optie drie van de bijlage: ‘variërende grondwaterstand ten opzichte van het maaiveld (zelfvoorzienend watersysteem)’.

Mevrouw **Buit** (Christen Unie) zegt dat het perspectief de uitdagingen in het gebied mooi uiteenzet. Wat betreft de ontwikkelprincipes is de Christen Unie blij om te lezen dat het gebied uitstekend geschikt is voor de circulaire economie en dat de verbindingen in het gebied versterkt moeten worden door het OV-, fiets- en vaarverbindingen.

De heer **Faassen** (50PLUS) vindt dat de versterking van de kwaliteiten van het Groene Hart in het onwikkelperspectief goed wordt weergegeven. Punt 4.6 Wonen is volgens de heer **Faassen** veel te ruim weergegeven, vooral de zin dat in beperkte mate in de randen kan worden gebouwd en eventueel voor de bestaande bewoners. Volgens **50PLUS** kan alleen in uitzonderlijke gevallen overgegaan worden tot bebouwing. Zien Gedeputeerde Staten dit ook zo en zijn Gedeputeerde Staten bereid dit scherper te formuleren?

De heer **Bonekamp** (Volt) is blij dat ook uitgebreid stil wordt gestaan bij de kaderrichtlijn Water.

De heer **Hanou** (PvdD) vraagt in hoeverre Gedeputeerde Staten willen vasthouden aan een nostalgisch beeld van het Groene Hart aan het beeld uit de jaren ‘60 van de vorige eeuw? Passen

de principes die genoemd worden wel allemaal bij de Noord-Hollandse omgevingsvisie? Staan Gedeputeerde Staten open voor een ander gebruik van het Groene Hart en zo ja, kan dit dan een betere plek krijgen in het ontwikkelperspectief?

Mevrouw **Berkvens** (D66) de D66 kan zich vinden in de brief van Gedeputerede Staten. Hoe nemen Gedeputeerde Staten de boeren in het gebied zo goed mogelijk mee in de plannen van het ontwikkelperspectief?

De heer **Valk** (BBB) mist de ruimtelijke innovatie in het document, zoals onderzoek naar klei in veen, dit kan de uitstoot van broeikasgas uit het veenweidegebied vertragen. Waarom is deze innovatie niet meegenomen in het ontwikkelperspectief? De heer **Valk** stelt voor dat voor leesbaarheid het fijn is als dezelfde formulering voor de percentages wordt aangehouden.

De heer **Van Gilse** (VVD) geeft aan dat een kaartje van het gebied door hem ook gewenst is. Het is belangrijk om de agrariërs in het gebied intensief te betrekken bij de plannen. De **VVD** vindt het van belang om duidelijk aan te geven dat het per gebied om specifieke maatregelen gaat. De heer **Van Gilse** vindt de redenering dat circulaire economie groen en passend is vreemd omdat dit niet perse zo is, bijvoorbeeld bij recyclebedrijven. Veel bedrijven willen stappen zetten in duurzaamheid en moeten mogelijkheden hebben om te vernieuwen

Mevrouw **Koning** (CDA) vindt dat bedrijven die al van oudsher in het Groene Hart gevestigd zijn een toekomstperspectief moeten hebben en bij het onwikkelperspectief betrokken moeten worden. De innovaties om bodemdaling tegen te gaan vindt het CDA niet duidelijk aangegeven in het stuk. Het onderdeel water- en bodemsturend moet in perspectief gezien worden.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Rommel**.

Gedeputeerde **Rommel** zegt dat dit het begin is van de uitvoeringsagenda en daarbij zal het Rijk meegenomen worden. De transitie heeft tijd nodig maar het is belangrijk om de boeren wel te behouden, ook voor het beheer van de natuurgebieden. De ontwikkelprincipes passen hierin. Bij de veenweidestrategie wordt ook gekeken naar innovatie. In de commissie Landelijk gebied wordt gesproken over de waterkwaliteit en bodemdaling. De uitwerking hiervan komt ook in het PPLG (Provinciaal Programma Landelijk Gebied) terug en dit vindt plaats in overleg met de boeren.

Gedeputeerde **Rommel** vindt het een goed idee om een kaart van het gebied toe te voegen aan het stuk.

De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of er scherpte kan worden aangebracht in de formulering van woningbouw in het Groene Hart. Gedeputeerde **Rommel** meldt dat dit in de uitvoering wordt meegenomen, het gaat hier over een advies, er staan geen maatregelen in. De maatregelen komen terecht in de PPLG en in de uitvoeringsagenda. De vraag over binnenstedelijke woningbouw komt terecht in de uitwerking van de omgevingsvisie van de gemeenten. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de vormgeving van het buitengebied bij de Provincie ligt. Als de gemeente de bescherming van het buitengebied wil afhalen, moet zij dit aanvragen bij de Provincie.

**8 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling)**

Mevrouw **Buit** (Christen Unie) zegt dat op dinsdag 14 november bekend werd dat de voorgenomen krimp van Schiphol voorlopig niet doorgaat onder druk van de Europese Unie en de Verenigde Staten. Mevrouw **Buit** vraagt of de gedeputeerde het met de Christen Unie eens is dat het

schrappen van het krimpplan Schiphol onwenselijk is voor de omwonenden van Schiphol en de inwoners van Noord-Holland. Heeft de gedeputeerde bezwaar ingediend tegen het schrappen van het krimpplan? Wat gaat de gedeputeerde doen aan het terugdringen van de geluidsoverlast nu het krimpplan van tafel is?

Gedeputeerde **Rommel** geeft vanuit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) een reactie op het artikel. PRS is teleurgesteld over opschorting experimenteerregeling door de minister. De focus blijft op het doel dat we willen bereiken, namelijk het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit in de Schipholregio. De minister blijft vasthouden aan het doel van het hoofdlijnenbesluit via de twee andere sporen zoals het nieuwe LVB (Luchtvaart Besluit) met een reductie van het aantal vluchten via de balanced approach-procedure en het ontwikkelen van nieuwe normen waarbij we gaan sturen op krimpende milieucontouren. Gedeputeerde **Rommel** heeft geen bezwaar ingediend, maar heeft de minister wel gevraagd hoe de versnelling van de doelen gerealiseerd kan worden. De emissie- en geluidsreductie wordt besproken via de bestuurlijke regie Schiphol en als regionale overheid brengen we de overlast onder de aandacht van zowel Schiphol als de minister. Gedeputeerde Rommel houdt de commissie op de hoogte van de ontwikkelingen.

De heer **Klein** (Christen Unie) wil graag weten wat er gaat gebeuren nu Provinciale Staten geen concept VVGB heeft afgegeven voor het afwijken van het Bestemmingsplan Windmolens Noorder IJ-plas. Wat gaan Gedeputeerde Staten nu doen met de vergunningsaanvraag? Welke juridische mogelijkheden hebben initiatiefnemers om bezwaar aan te tekenen tegen een niet genomen besluit?

Mevrouw **Den Boer** (BBB) heeft een ordevoorstel: hoort deze vraag niet thuis in de commissie Leefomgeving in plaats van in de commissie Ruimte? De **voorzitter** zegt dat de commissie Ruimte was uitgenodigd bij de commissie Leefomgeving voor de behandeling van deze vraag en dat de vraag daarom is toegestaan. Gedeputeerde **Rommel** begrijpt de vraag en beaamt dat het om een uitzonderlijke situatie gaat. Omdat hier geen jurisprudentie over bestaat, dient dit zorgvuldig uitgezocht te worden en er zal ook gekeken worden wat gedeeld kan worden zodat de initiatiefnemers en de bezwaarmakers weten waar zij aan toe zijn. Zodra het beeld van de procedure helder is zal de gedeputeerde **Rommel** de procedure schriftelijk toesturen. Zij zegt toe dat de vragen van de heer **Klein** daarin ook aan de orde komen.

Rondvraag

De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt wat het standpunt van Gedeputeerde Staten is over de uitspraken van wethouder Pels in de commissievergadering van de gemeenteraad van Amsterdam van donderdag 16 november. Zij heeft gezegd dat zij een rechtszaak tegen de Provincie Noord-Holland zal ondersteunen, deze rechtszaak wordt betaald met belastinggelden. Wethouder Pels heeft ook gezegd dat het zoeken naar een locatie voor de drie windmolens, vooral een probleem is van de Provincie. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat zij daar nog niets over gezien heeft en daar geen standpunt over heeft. Zij zegt toe de opnames van de betreffende commissievergadering te bekijken.

## 9 B-agenda Mobiliteit

### 9.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda VVD brief OFN inzake de Motie reclameafspraken en het aanpassen duurzaamheidsbeleid

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Er is een brief ontvangen van OFN naar aanleiding van de motie die is aangenomen, waarin de Provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Daarin wordt aangegeven dat de motie niet uitvoerbaar is volgens OFN en mogelijk negatieve financiële gevolgen heeft voor de Provincie NH.

Op 6 november 2023 is er een brief vanuit Gedeputeerde Staten met een toelichting hierop toegevoegd aan de stukken. Toelichting brief: Op 19 december 2022 hebben Provinciale State een motie aangenomen waarmee de Provincie Noord-Holland besluit om geen ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten. Bij de uitvoering van deze motie blijkt dat meerdere scenario's mogelijk zijn, met in ieder scenario verschillende aandachtspunten. GS willen de scenario's voorleggen aan de commissie Ruimte en informeren PS hierover per brief.

Doel van agendering: Hoe kijken de gedeputeerde en de andere partijen naar de brief en argumenten van OFN en de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van deze motie?
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Boer** (VVD). De heer **Boer** vraagt wat het standpunt is van Gedeputeerde Staten over de brief van OFN en de aanvullende brief met de vier scenario's die daarin genoemd worden. Een van de overwegingen in de motie is dat bij beleidsmatig ingrijpen op dit soort reclame-uitingen er geen financiële gevolgen zijn voor Noord-Holland zijn bij het lopende contract. Deze overweging is onjuist. De financiële gevolgen zijn negatief aangezien de Provincie 200.000 euro misloopt per jaar. De **VVD** kiest daarom voor scenario drie: 'de motie blijkt onuitvoerbaar te zijn'.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vindt het vreemd dat de zich VVD verzet tegen de motie aangezien de motie op democratische wijze in stemming is gebracht en een meerderheid heeft gekregen. De conclusie was dat er geen financiële gevolgen zijn voor het lopende contract en mevrouw **De Boer** wil graag weten waar de gedeputeerde dat geld vandaan gaat halen.
Statenlid **Van der Waart** (GL) blijft achter de insteek van deze motie en begrijpt niet goed waarom dit weer geagendeerd is door de VVD. Statenlid **Van der Waart** vraagt de gedeputeerde om een reflectie op de financiële gevolgen van optie één.
Mevouw **Buit** (Christen Unie) is een voorstander van optie vier: 'geen reclames in abri's'.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) zegt dat de BBB een voorstander is van optie drie: 'motie blijkt onuitvoerbaar te zijn'.
De heer **Deen** (PVV) zegt dat de PVV de voorkeur heeft voor scenario drie: 'motie blijkt onuitvoerbaar te zijn'.

De heer **Broertjes** (JA21) heeft grote zorgen en bezwaren tegen de motie en kiest voor scenario drie: ‘motie blijkt onuitvoerbaar te zijn’.

De heer **Hollebeek** (PvdD) pleit ervoor de motie uit te voeren, maar als de indieners voor optie vier kiezen kan de PvdD zich hierin ook vinden.
De heer **Faassen** (50PLUS) vindt het verbieden van reclames een vorm van verregaande betutteling.
De heer **KES** (SP) gaat voor optie vier: ‘geen reclames in abri’s’.
Mevrouw **Koning** (CDA) zegt dat het CDA ziet dat de motie niet uitvoerbaar is en kiest voor optie drie: ‘motie blijkt onuitvoerbaar te zijn’.
De heer **Bonekamp** (Volt) kiest voor optie twee: ‘motie beperken tot verbod op reclame voor fossiele brandstof’.
De heer **Kanink** (D66) sluit zich aan bij de woorden van GL en wijst op de zorgplicht van de overheid en wacht het antwoord van de gedeputeerde af.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**.
Gedeputeerde **Olthof** zegt dat het vanuit het college geenszins de bedoeling geweest om de motie niet uit te voeren. De interpretatie van de motie is leidend. De afweging was of we ons moeten beperken tot ideële reclames en wat de financiële consequenties daarvan zijn. Daarom hebben Gedeputeerde Staten de voorkeur voor scenario vier: ‘geen reclames in abri’s’. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de interpretatie, de uitvoering en de controle op de uitvoering veel uitdagingen met zich meebrengt. De motie heeft geen consequenties voor de lopende contracten. Wat de reflectie op het financiële aspect betreft; de inkomsten uit reclames op abri’s zullen de komende jaren sowieso teruglopen, die markt staat onder druk.

Tweede termijn
De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**.
Gedeputeerde **Olthof** hoort graag hoe de commissie denkt over een verbod op reclames voor fossiele brandstoffen en zegt toe de input van de commissie te verwerken in een concreet standpunt.
Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt hoe het verder gaat met de aanbesteding. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat bij de afsluiting van het nieuwe contract er mogelijk een stukje overlap kan zijn, wat wordt opgelost in overleg met de huidige exploitant.
De heer **Boer** (VVD) kiest voor scenario drie en vraagt de gedeputeerde om deze input serieus te nemen en mee te nemen in zijn afwegingen.
Mevrouw **De Boer** PVDA: stelt voor om optie vier uit te werken. Statenlid **Van der Waart** (GL) sluit zich bij deze keuze aan.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) kiest voor optie drie maar hoort graag wat de meerkosten van optie vier zijn en of dit doorgerekend is.
De heer **Broertjes** (JA21) sluit zich met optie drie aan bij VVD.
De heer **Faassen** (50PLUS) is benieuwd of er een dekkingsvoorstel komt.
Mevrouw **Koning** (CDA) vindt de financiële consequenties te groot en kiest voor optie drie.
De heer **Kanink** (D66) sluit zich aan bij de PvdA en GL en kiest voor optie vier.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof.**
Gedeputeerde **Olthof** neemt de input van de commissie mee en wijst erop dat er een aangenomen motie ligt en dit heeft consequenties voor de aanbesteding. Gedeputeerde **Olthof** zegt toe om met een gewogen keuze bij commissie terug te komen.

De heer **Van den Berg** (JA21) zegt dat meerderheid kiest voor optie drie en vraagt of het of dit doorslaggevend is.
De **voorzitter** zegt dat dit niet zo is omdat er geen afdoeningsvoorstel ligt omdat de motie al is aangenomen. Bij de vorige commissie heeft de gedeputeerde aangegeven dat hij zelf ook iets aan de brief van OFN wilde toevoegen voor de discussie. De **voorzitter** zegt dat er nog een afdoeningsvoorstel komt van de gedeputeerde.

**9.b Afdoening motie M4-2021 Behoud servicebalies op stations**

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie.
Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 4- 2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw **De Boer** (PvdA). Mevrouw **De Boer** geeft aan dat zij zich bij de motie neerlegt ondanks dat zij de uitkomst teleurstellend vindt. Mevrouw **Bouhlel** (SP) geeft aan dat de proef met de videozuil geslaagd is en wil weten van de gedeputeerde wanneer dit uitgerold gaat worden op de stations Hilversum en Hoorn. Wanneer is de visie stationsmiddelen gereed?
De heer **Hollebeek** (PvdD) is benieuwd naar visie van Gedeputeerde Staten over het behoud van de loketfunctie op de genoemde stations.
De heer **Dijk** (CDA) vraagt zich af hoe deze motie als afgedaan beschouwd kan worden en wil de portefeuillehouder opdragen om in gesprek te gaan met de NS om deze videozuil terug te krijgen op de stations van Alkmaar, Hoorn en Hilversum.
De heer **Kanink** (D66) zegt dat wat D66 betreft de motie is afgedaan ondanks maximale inspanning van de gedeputeerde.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**.
De heer **Olthof** zegt dat de uitkomst van de motie teleurstellend is maar dat er wel uitgebreide gesprekken zijn gevoerd met de NS. De NS heeft aangegeven dat de uitkomst van de pilot voldoende is om deze te implementeren in het nieuwe beleid.

De **voorzitter** vraagt of er naast het CDA nog andere partijen die vinden dat de motie niet is afgedaan. Geen van de andere partijen is deze mening toegedaan en de voorzitter geeft aan de motie in de gewogen peiling wordt afgedaan.

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

De heer **Bonekamp** (Volt) zegt dat Volt een grote voorstander is van de focus op Smart Mobility binnen de Provincie en in de MRA, maar heeft daarbij wel een aantal mondelinge vragen voor de gedeputeerde over de financiële verantwoording Focus Smart Mobility 2022. Ten eerste, is de gedeputeerde het met Volt eens dat het delen van een financiële verantwoording over het jaar 2022, die na de zomer beloofd is, op 8 november 2023 rijkelijk laat is? Ten tweede: is de gedeputeerde bereid om ervoor te zorgen dat de volgende verantwoording over 2023 dichter op de inhoudelijke rapportage volgt? Ten derde: is de gedeputeerde bereid om te kijken of het te verkrijgen bedrag via cofinanciering ambitieuzer kan worden ingestoken, met name op het vlak van Europese subsidies? En zo ja, kunnen deze inspanningen dan met name gericht worden op het thema Data en Automatisering voertuigen in lijn met de onlangs door Volt ingediende en aangenomen motie M169 over Autonoom Vervoer?

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**.

Gedeputeerde **Olthof** zegt dat het klopt dat normaal gesproken de rapportage voor de uitvoering Smart Mobility en de Focus Smart Mobility voor de zomer uitgebracht wordt. In verband met de verkiezingen is ervoor gekozen dit over de zomervakantie te tillen. In de toekomst zal de rapportage voor de zomervakantie worden gedeeld.
De ambities voor het lobbyen in Europa voor Smart Mobility heeft absoluut de aandacht. Het thema Data en Automatisering voertuigen is zeker onderdeel van de lobby maar er kan breder worden gekeken naar wat er nog meer kan worden bijgedragen aan de mobiliteit in Noord-Holland.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt de gedeputeerde om zich te verdiepen in de mogelijkheden van de Europese subsidies binnen het Horizon-programma, met betrekking tot connected en automated mobility.

**11 Sluiting**

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.18 uur en dankt de aanwezigen voor hun bijdrage.

Inspraak Provincie Noord-Holland 20 november 2023

Statencommissie Ruimte

---

Geachte statenleden,

Mijn naam is Rob Karst. Verontrust bewoner van Zaanstad-Noord en voormalig raadslid.

Op 24 oktober jl. heeft U van dertien georganiseerde bewonersgroepen, de winkeliersverenigingen uit Zaanstad-Noord en van vertegenwoordigers van de bedrijventerreinen verenigingen uit Zaanstad een brief ontvangen over de slechte luchtkwaliteit en verkeerscongestie in Zaanstad-Noord. Mijn inspraak van vanavond sluit hierop aan.

Wij vragen ons hardop af wat U in dit huis de laatste decennia heeft gedaan. Al ruim 60 jaar wordt namelijk veel gepraat over de verbinding tussen de autowegen A8 en A9. Met name sinds de eeuwwisseling zijn vele onderzoeken naar verschillende varianten gedaan en heeft U dure plannen laten maken. Maar, wat heeft U concreet gedaan behalve oeverloos praten en geld verspillen aan plannen?

Dit huis, voorzitter, heeft in die tijd geen enkele maatregel genomen om de leefbaarheid in Zaanstad-Noord te verbeteren. Voorstellen uit Zaanstad worden allemaal afgedaan als niet-haalbaar; zoals de invoering van venstertijden, het verlagen van de maximum snelheid op de N203, de N246 en de A8 en het omleiden van het vrachtverkeer om Zaanstad-Noord heen via Beverwijk over de N246. Deze laatste maatregel wordt, ter uwer informatie, overigens momenteel tijdelijk uitgevoerd in verband met een gewichtsbeperking bij de bruggen in Krommenie. Een gewichtsbeperking die overigens massaal genegeerd wordt en waar totaal niet op gehandhaafd wordt.

Voorzitter: de Provincie blinkt uit in passiviteit als het om mobiliteitsvraagstukken in Noord-Holland gaat. Indien we een straal van 10 kilometer om Zaanstad heen trekken dan zijn er grote problemen op de A7 bij Purmerend door achterstallig onderhoud van een viaduct, grote problemen op de A8 vanwege mankementen aan de Coenbrug, grote problemen op de N203 bij Krommenie door 2 bruggen die veel te laat vervangen worden en grote problemen in Krommenie en Assendelft vanwege verkeerscongestie en daardoor ook problemen met de luchtkwaliteit.

Voorzitter: Dit huis kan het maar niet eens worden over goede oplossingen in de Provincie. Samengevat is deze opsomming simpelweg wanbeleid waar U en de gedeputeerde portefeuillehouder mobiliteit verantwoordelijk voor zijn.

Mijn oproep aan U is: Ga eens wat doen! De door ons genoemde maatregelen voor Zaanstad-Noord zijn op korte termijn uitvoerbaar, haalbaar en betaalbaar.

Aanvullend geef ik U hierbij op persoonlijke titel ook nog een aantal onorthodoxe maatregelen om de verkeersdruk te verminderen:

Ten eerste: laat automobilisten met een auto met een kenteken met een even nummer en die met een oneven nummer om en om rijden. Dat scheelt 50% verkeer.

Ten Tweede: Zorg voor meer en beter OV.

En ten derde: Maak het OV gratis, zoals in Luxemburg.

Alles beter dan het slappe 16 punten tellende maatregelenplan dat 4 jaar geleden werd gepresenteerd door Gedeputeerde Staten en waar ook nog geen enkel punt van is uitgevoerd. Wederom weggegooid geld! Uiteindelijk zie ik, en vele belanghebbenden in Zaanstad-Noord, maar 1

structurele oplossing en dat is de laatste schakel tussen de A8 en de A9 aanleggen. Uit alles blijkt dat aanleg tot een win-win oplossing leidt: Het is een duurzame oplossing omdat de luchtkwaliteit verbetert, er minder overlast in de gebouwde omgeving van geluid komt en ook voor de asfalt haters onder U is er goed nieuws. Na aanleg kunnen we de N203 tussen Uitgeest en de oprit naar de N246 bij Krommenie afwaarderen naar een dorpsboulevard met 2 rijstroken. Ik wijs U in dit kader ook op het mobiliteitsrapport van Goudappel. Daarin staat de verwachting dat het autoverkeer door Zaanstad-Noord nog met 30% gaat toenemen tot 2030 door grootschalige woningbouw ten westen en ten noorden van onze stad.

Graag deel ik met U ook een huidig voorbeeld uit de dagelijkse praktijk van het OV in Zaanstad-Noord. De voorzitter van CONNEXXION buslijn 456, die dagelijks de ritten verzorgt tussen de NS-stations van Krommenie-Assendelft en Zaandam via Westzaan en Buurtschap Nauerna, belde mij naar aanleiding van onze brief dat bijna iedere dag ritten uitvallen vanwege files op de Dorpsstraat en de Ambachtslaan in Assendelft. “Er is geen doorkomen meer aan” sinds dit jaar vertelde hij. Uitbreiding van het OV is hier dus ook al geen oplossing meer, maar misschien kunnen we de oplossing zoeken in een vrij liggende busbaan door Assendelft? Of zou de Dorpsstraat daarvoor misschien te smal zijn….

Ik kom nog even terug op de grootschalige woningbouwplannen in en rondom Zaanstad. De urgentie van meer woningen is voor iedereen echt wel duidelijk. Dit dient wel hand in hand te gaan met goede mobiliteitsoplossingen. Niets doen is geen optie. En indien U in dit huis het komende jaar geen concrete oplossing presenteert is het misschien raadzaam om de woningbouw ambities voorlopig in de koelkast te zetten.

Voorzitter: Ik rond af. De leefbaarheid in Zaanstad-Noord holt al jaren achteruit. Het kan niet de bedoeling zijn dat deze nog verder verslechterd door het bijbouwen van 100.000 woningen, zonder een concreet mobiliteitsplan. U solt nu, door Uw bestuurlijke onvermogen, dagelijks met de gezondheid van de bewoners, en vooral met die van duizenden schoolgaande kinderen, van Assendelft, Krommenie en Wormerveer. Een zware last om te dragen lijkt mij en mijn vraag is nogmaals: wat gaat U hier concreet aan doen?

Ik dank U voor Uw aandacht.

Geachte leden van Provinciale Staten,

Hartelijk dank voor de gelegenheid om in te komen spreken. Mijn naam is Marianne de Boer en ik ben net als de voorgaande spreker, de heer Karst, inwoner van Zaanstad Noord; het dorp Assendelft om precies te zijn. Tevens ben ik raadslid (sinds 2018) in de gemeente Zaanstad(lokale partij) en vóór mijn raadslidmaatschap betrokken bij verschillende actiegroepen in Assendelft, die wat proberen te doen aan de enorme verkeersdrukte.

Ik wil u graag 2 zaken meegeven:

1. Blijft u zich alstublieft inzetten voor de verbinding A8-A9, omdat dát naast de inzet op beter OV, de enige structurele oplossing is voor de verbetering van de leefbaarheid in Zaanstad Noord.

EN een heel urgent verzoek:

2. U heeft 4 jaar terug in het coalitieakkoord 11 miljoen vrijgemaakt voor tijdelijke maatregelen om de leefbaarheid enigszins ter verbeteren. We zijn 4 jaar verder en er is nagenoeg nog niets gebeurt. GS en PS, wilt u hier steviger boven op zitten, regelmatig vragen naar de voortgang en helpen om door de inwoners gewenste maatregelen mogelijk te maken?

Graag licht ik beide verzoeken nog iets verder toe:

1. De A8-A9: mijn voorganger heeft al veel gezegd over het onvermogen dat er bij alle betrokken overheerst om daadwerkelijk stappen te zetten richting concrete uitvoering. Ik wil u graag nog iets meer kleuring mee geven over de dagelijkse problemen die wij als inwoners ondervinden.

   Er is al een A8-A9 verbinding. Dat zal u misschien verbazen. Maar door het ontbreken van een kort stukje snelweg, laten automobilisten zich niet tegenhouden om van de A8 naar de A9 te rijden. Dat doen ze wel en in grote getalen. Ze gaan nu alleen ipv over een snelweg over dorpswegen. Voornamelijk via de N203 in Krommenie en via de Dorpsstraat(!) en Communicatieweg in Assendelft. Op de Dorpsstraat staan huizen op soms maar 2 meter van de weg af en is er geen gescheiden fietspad. 5 jaar geleden werden 10.000 motorvoertuig bewegingen per etmaal gemeten. Met de enorme toename van woningen de afgelopen 5 jaar is dat alleen maar toegenomen. Fietsen met kinderen? Levensgevaarlijk. Oversteken? Soms sta je tijden te wachten. Zwaar bouwverkeer? Allemaal via de Dorpsstraat Wakker worden of in slaap vallen? We liggen te trillen in ons bed, letterlijk. Elke ochtend en middagspits staan er files in het dorp. En als er iets op de A8 gebeurt is (en dat is vaak), kom je het dorp gewoon het eerste uur helemaal niet meer uit.

   Ook gebeuren er veel ongelukken. Die overigens niet altijd in de statistieken terechtkomen. Vorige week nog viel er een mevrouw van haar fiets en omdat er zoveel auto’s zijn werd ze nog bijna overgereden. Gelukkig konden we haar op tijd helpen.

   Ik ben in 2016 namens een grote actiegroep gaan praten met de toenmalige wethouder in Zaanstad, die zei steevast: ga maar naar de Provincie, de enige oplossing is de A8-A9.

Veel inwoners houden zich daar nog steeds aan vast, maar hoe lang kun je mensen een worst voor houden? Maar nog veel erger: Hoe lang laten we een steeds gevaarlijker wordende situatie bestaan? En het wordt alleen maar erger, meer huizen, meer auto's.

Dus nogmaals maakt u alstublieft echt werk van de A8-A9 verbinding.

En dan kom ik op mijn 2de verzoek: Maak werk van korte termijn oplossingen.

Ik heb een motie gemaakt en deze is voor de zomer unaniem aangenomen in de gemeenteraad van Zaanstad. Deze roept op om zo snel als mogelijk enige verlichting te brengen voor de inwoners van Krommenie en Assendelft. Daarbij steviger inzetten om samen met de provincie snel oplossingen te realiseren, onder andere gebruik makend van de 11 miljoen uit het leefbaarheidsfonds.
Daarbij kunt u denken aan het invoeren van:

- venstertijden,
- afwaarderen van de N203 en zo een extra uitrit vanuit Krommenie te realiseren.
- Ook zien we graag dat er vaart gemaakt wordt met het al reeds in de plannen opgenomen extra ontsluiting voor de wijk Saendeflt in de vorm van een verbindingsweg.

En daar hebben we uw hulp bij nodig. Hulp om de oplossingen mogelijk te maken. Door vaart te maken en regelmatig naar de voortgang te vragen over de maatregelen van uw leefbaarheidsfonds van 11 miljoen. Door gewenste oplossingen niet tegen te houden, maar opdracht te geven te kijken naar hoe 'het dan wel kan'. 4 jaar plannen maken is echt te lang als het gaat om de wens voor snelle tijdelijke oplossingen.
En de laatste opmerking daarbij: oplossingen die daadwerkelijk bijdragen aan vermindering van verkeersoverlast. Een kiosk op een treinstation is heel mooi, maar in het kader van prioriteiten stellen en het doel voor ogen houden: tijdelijke oplossingen omdat de A8-A9 er nog niet is, moeten dan ook echt verlichting van de verkeersoverlast geven.

Dus: blijft u werk maken van de A8-A9, laat het niet verslappen, want het is het enige perspectief dat we hebben en zet vaart achter de tijdelijke snelle oplossingen.

Hartelijk dank voor uw aandacht en hoop van harte op uw inzet.

Vriendelijke groet,
Marianne de Boer

Zaanstad-Krommenie 20-11-2023

Inspraak PS A8-A9 verbinding

Geachte dames en heren,

Toen in 1956, u hoort het goed, in 1956 van de vorige eeuw het rijkswegenplan in grote lijnen werd vastgesteld werd er uitgegaan van een kaarsrechte verbinding van de A8 naar de A9.

Kaarsrecht was de kortste en daarom de goedkoopste manier om deze verbinding tot stand te laten komen.

Er was nog geen Wijkertunnel, geen woonwijk Broekpolder en Zaanstad als zelfstandige gemeente bestond nog niet.

De bestuurders van de Provincie Noord-Holland, de gemeenten Zaanstad, Beverwijk, Heemskerk en Uitgeest hebben uit alle varianten die zijn onderzocht de zogenaamde 'Golfbaanvariant' gekozen.

Waarom kwamen zij daarop uit...? ...Zij dachten dat dit de goedkoopste en daardoor de meest haalbare variant was, maar zoals zo vaak blijkt goedkoop nu duurkoop te zijn.

Mijn concrete vraag aan u geachte leden van provinciale staten kom terug op het besluit en heroverweeg de 'Heemskerkvariant'.

De stelling van Amsterdam wordt hoegenaamd niet geraakt, de Communicatieweg loopt vrijwel parallel, de woonwijk Broekpolder wordt er door ontzien en de afrit bij Heemskerk ligt vrijwel klaar. Ik noem dat Win...Win...!

Alle woningbouwplannen in Kennemerland en Noord-Holland Noord worden door deze broodnodige verbinding een stuk realistischer en de leefbaarheid in Zaanstad-Noord zal er stukken beter van worden.

Jan de Vries

m. [redacted]

Doorkijk agendering onderwerpen Commissie Ruimte

In de voorgaande periode werd in de commissies gewerkt met een lange termijn agenda/Strategische agenda. Met de bedoeling om inzicht te geven in en overzicht houden op besluitvorming op en voortgang van belangrijke thema's.

De eerste versie van een strategische agenda voor deze statenperiode wordt geformuleerd op basis van het uitvoeringsprogramma dat GS ontwikkeld vanuit het coalitieakkoord.

Zolang het uitvoeringsprogramma nog niet is vastgesteld werkt de griffie met een doorkijk naar de komende commissievergaderingen.

| Concept planning commissie Ruimte | Okt 23 | Nov 23 | Jan 24 | Feb 24 | Mrt 24 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Portefeuille Mobiliteit:** | | | | | |
| integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031 | A-agenda | | | | |
| Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) | | | Technische Briefing & interactieve sessie | | A-agenda |
| | | | | | |
| **Portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling:** | | | | | |
| Ontwikkelperspectief NOVEX NZKG | A-agenda | | | | |
| NOVEX Groene Hart | | B-agenda | | | |
| Uitvoeringsagenda NOVEX (voorjaar 2024) | | | | | x |
| Wijziging inhoud van de artikelen Omgevingsverordening NH | | A-agenda | | | |
| Ontheffingsverzoek Twiskeweg | | | OVB b-agenda | | |
| Wijziging werkingsgebieden & bijlagen ronde 2023-II Omgevingsverordening | | B-agenda | | | |
| | | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Portefeuille Wonen** | | | | | |
| Volgt | | | | | |
| | | | | | |

Provincie Noord-Holland

# Agenda Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Datum** | 20-11-2023 |
| **Tijd** | 18:15 - 22:15 |
| **Locatie** | Statenzaal |
| **Voorzitter** | Marianne Poot |
| **Toelichting** | De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl.<br>De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal.<br>Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte.<br>Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 17 november 2023) per mail commissieruimte@noord-holland.nl<br>Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen. |

**1** **Opening en mededelingen**

**2** **Inspreekhalfuur**

18:15

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

**4** **A-agenda Financiën**

18:45

**4.a** **Financiën: Laatste begrotingswijzing 2023 (A-agenda alle commissie nov 2023)**

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 2023 op basis van de huidige verwachtingen.

Behandelvoorstel:
Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over

onderwerpen in de laatste begrotingswijziging die betrekking hebben op de commissie Ruimte.

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

**6** **A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

19:30

**6.a** **RO: Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022**

Toelichting:
GS stellen de Tweede herziening van de Omgevingsverordening NH2022 in eindconcept vast. Deze herziening heeft betrekking op onderwerpen zoals verblijfsrecreatie in het Natuurnetwerk Nederland, datacenters en energie-infrastructuur. De wijzigingen hebben van 22 juni t/m 2 augustus 2023 ter inzage gelegen en worden nu aan PS ter vaststelling aangeboden.

Behandelvoorstel:
Adviseren aan PS over de Statenvoordracht Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 11 december 2023.

**7** **B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

20:15

**7.a** **Agenderingsverzoek C- naar B- agenda Plan de Lange Weeren**

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Brief van gemeente Edam-Volendam over Plan de Lange Weeren van de C- naar de B-agenda te verplaatsen.

Doel van agendering: De brief is een vooraankondiging van een plan van de gemeente Volendam/Edam om te bouwen in de Lange Weeren. Aangezien het hier om een project in bijzonder provinciaal landschap gaat met ook een belangrijke waterbergingsfunctie wil de D66-fractie met de fracties en de gedeputeerde kunnen debatteren over de noodzakelijkheid en wenselijkheid van het project.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.

**7.b** **RO: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II**

Toelichting:
Gedeputeerde Staten stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen

Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II en de Nota van beantwoording vast. In deze ronde gaat het om wijzigingen in onder meer het Landelijk Gebied, Glastuinbouwconcentratiegebied, Cultureel Erfgoed en Stimuleringsgebied Zonne-energie. Iedereen kon van 22 juni t/m 2 augustus op de voorgestelde wijzigingen reageren.

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

**7.c RO: Consultatie ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0**

Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 biedt zicht op de toekomst van het Groene Hart, met een horizon van 2050. Het schetst wat de belangrijkste ruimtelijke opgaven zijn en benadrukt het belang van meervoudig gebruik van de schaarse ruimte. Aangezien niet alle opgaven ruimtelijk ingepast kunnen worden of strijdig zijn met elkaar moeten er keuzes gemaakt worden. Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 beschrijft daarvoor, binnen al bestaande randvoorwaarden, een aantal principes. Deze ontwikkelingsprincipes zijn, in onderlinge samenhang, het uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het Groene Hart.

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de het concept Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart bespreken.

**8 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling)**

**9 B-agenda Mobiliteit**

21:35

**9.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda VVD brief OFN inzake Motie reclameafspraken aanpassen duurzaamheidsbeleid**

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Er is een brief ontvangen van OFN naar aanleiding van de motie die is aangenomen, waarin de Provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Daarin wordt aangegeven dat de motie niet uitvoerbaar is volgens OFN en mogelijk negatieve financiële gevolgen heeft voor de Provincie NH.

Op 6 november 2023 is er een brief vanuit GS met een toelichting hierop toegevoegd aan de stukken. toelichting brief: Op 19 december 2022 hebben PS een motie aangenomen waarmee de Provincie Noord-Holland besluit om geen

ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten. Bij de uitvoering van deze motie blijkt dat meerdere scenario's mogelijk zijn, met in ieder scenario verschillende aandachtspunten. GS willen de scenario's voorleggen aan de commissie Ruimte en informeren PS hierover per brief.

Doel van agendering: Hoe kijkt de Gedeputeerde en andere partijen naar de brief en argumenten van OFN en de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van deze motie?

Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.

**9.b Afdoening motie M4-2021 Behoud servicebalies op stations**

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie.

Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 4-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

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

**11 Sluiting**

**12 C-agenda Ruimtelijke Ontwikkeling**

**12.a RO: Ontheffingsverzoek De Kwakel 40 Wijdemeren (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

De gemeente Wijdemeren heeft een ontheffingsverzoek ingediend voor de plaatsing van 10 woonunits voor 30 opvangplekken voor huisvesting van Oekraïense ontheemden. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

12.b **Energie/Ruimte: Ontheffing windmolens forteiland Pampus (C-agenda's Leefomgeving 16-10-2023 en Ruimte 20-11-2023)**

De gemeente heeft een ontheffingsverzoek ingediend voor de plaatsing van 2 windturbines op forteiland Pampus. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing te verlenen.

12.c **RO: Overeenkomst tot samenwerking Spoorzone Hoofddorp (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

In Spoorzone Hoofddorp werken rijk, regio, provincie, gemeente en marktpartijen aan de ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied met internationale allure. In dit gebied worden komende jaren 15.500 woningen gebouwd, waarmee een deel van de woningbehoefte voor de Haarlemmermeer én de Metropoolregio Amsterdam kan worden ingevuld.

12.d **Omgevingswet: Stand van zaken implementatie Omgevingswet (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de stand van de zaken van de implementatie Omgevingswet binnen de Provincie Noord-Holland.

12.e **Ruimtelijke ordening: Brief De Groenen Waterschap Amstel, Gooi en Vecht - Lutkemeerpolder (Commissie Ruimte 20-11-2023)**

13 **C-agenda Mobiliteit (incl. luchtvaart, OV)**

13.a **Mobiliteit: Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

De provincie stelt het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 vast. Dit Uitvoeringsprogramma beschrijft maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, en is samen met een groot aantal partijen opgesteld: waaronder 30 gemeentes, politie en meerdere maatschappelijk partijen in de regio's Alkmaar, Gooi en Vechtstreek, Kop van Noord-Holland, West-Friesland en Zuid-Kennemerland IJmond. De deelnemende partijen bepalen op basis van dit programma welke maatregelen waar en wanneer worden uitgevoerd. De maatregelen bevatten activiteiten voor zowel veiligere infrastructuur, voorlichting voor veilig gedrag als handhaving om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers omlaag te brengen.

13.b **Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit regio Alkmaar (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

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

13.c **Mobiliteit: Hubstrategie provincie Noord-Holland (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

De Hubstrategie is een onderdeel van het thema Duurzame gebiedsontwikkeling binnen de Focus Smart Mobility 2022-2025 Provincie Noord-Holland. In 2022 is samen met externe partijen gewerkt aan het opstellen van een Hubstrategie voor Noord-Holland. Deze hubstrategie geeft een aantal mogelijkheden weer voor de ontwikkeling van hubs als onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem en bouwsteen in de mobiliteitstransitie. Ook geeft het aan wanneer en welke mogelijke rollen voor de provincie zijn weggelegd. De hubstrategie biedt een kader waarbinnen de provincie een dialoog met stakeholders kan voeren om tot concrete afspraken en uitvoering te komen.

13.d **Mobiliteit: Gevolgen Miljoenennota 2024 voor doortrekken Noord/Zuidlijn (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

De rijksbijdrage voor de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp wordt in de Miljoenennota 2024 door het Kabinet met € 1,852 miljard verminderd. De minister benadrukt wel dat nut en noodzaak van het project niet ter discussie staan: het project is een van de pijlers om de woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam te realiseren. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vertrouwen erop dat een nieuw Kabinet de vermindering van de bijdrage herstelt. Samen met de regiopartners gaan zij in op uitnodigingen van het Rijk om hierover verder in gesprek te gaan.

13.e **Mobiliteit: Aanbevelingen uit evaluatie N247 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

GS hebben kennis genomen van de aanbevelingen die voortkomen uit de evaluatie van de N247 en delen deze via een brief met PS.

13.f **Mobiliteit: Reisverslag werkbezoek Stockholm 8-9 juni 2023 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

Gedeputeerde Olthof heeft op 8 en 9 juni van dit jaar een werkbezoek afgelegd aan Stockholm waar hij de Leadership Summit en politieke werkgroep van POLIS heeft bijgewoond. In het reisverslag wordt terugkoppeling gedaan over wat daar is besproken en de inbreng ie de gedeputeerde heeft geleverd.

13.g **Luchtvaart: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof innovatiemissie Californië (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

Gedeputeerde Olthof zal van 17 tot en met 25 maart 2024 onderdeel uitmaken van een landelijke innovatiemissie op het gebied van duurzame en regionale luchtvaart en afreizen naar Californië. Californië is wereldwijd één van de koplopers op het gebied van Sustainable Air Mobility. Voor deze markt wordt een groot deel aan technologie en beleidskaders in Californië ontwikkeld. De Governor's Office van Californië heeft de gedeputeerde Mobiliteit van Noord-Holland uitgenodigd om de samenwerking op het gebied Sustainable Air Mobility verder uit te breiden. De provincie ziet kansen voor Nederland en nodigt het Nederlandse netwerk uit om mee te reizen.

13.h **Mobiliteit: Brief aan PS over De motie Bikker en de positieve impact voor de OV tarieven (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

13.h **Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst laadinfrastructuur II (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de samenwerkingsovereenkomst laadinfrastructuur II met de Rijksoverheid en de netbeheerders. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.

13.i **Mobiliteit: Noodzaak verbetering leefbaarheid Zaanstad-Noord en noodzaak aanleg verbinding A8-A9 (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

13.j **Mobiliteit: Gunning aanbesteding publieke snelladers (C-agenda Ruimte 20-11-2023)**

Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de voorlopige gunning van de aanbesteding 'Publieke Snelladers' aan Shell Nederland

Verkoopmaatschappij B.V., NXT 50five B.V. en TotalEnergies Charging Solutions Nederland B.V. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.

## 14 C-agenda Wonen

## 14.a Wonen: Lutkemeerpolder niet bebouwen (C-agenda Ruimte & Landelijk Gebied 20-11-2023)

**Verslag concept**

**Commissie Ruimte**

| | | |
|---|---|---|
| Datum commissievergadering | : | 9 oktober 2023 |
| 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. V. Valk |
| | GL | : Statenlid W. Freeman, Statenlid N. van der Waart |
| | VVD | : dhr. J. Boer, dhr. J. Van Gilse |
| | D66 | : mw. L. Berkvens, dhr. W Van der Heijden |
| | PvdA | : mw. G. De Boer, dhr. C. Vonk |
| | PVV | : dhr. D. De Moel |
| | SP | : mw. H. Bouhlel, dhr. Kes |
| | CDA | : dhr. S. Dijk, mw. Koning |
| | JA21 | : dhr. D. Van den Berg, dhr. R. Broertjes |
| | PvdD | : Statenlid J. Hollebeek, Statenlid M. Hanou |
| | ChristenUnie | : mw. Y. Buit, dhr. M. Klein |
| | Volt | : dhr. B. Bonekamp, dhr. M. de Weerd |
| | 50PLUS | : dhr. H. Stulemeijer, dhr H. Faassen |
| | FvD | : mw. C. Middelkoop, dhr J. Dessing |
| **Afwezig:** | PVV | : dhr. M. Deen |
| Gedeputeerden: | dhr. Olthof, dhr. J. Beemsterboer, mw. Rommel | |
| Notulist | mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland) | |

## 1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering om 18.45 uur en heet de aanwezigen en de insprekers welkom.
De heer Deen van de PVV heeft zich afgemeld voor deze vergadering.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of het klopt dat het punt over woningbouw in Volendam van de C-agenda naar de B-agenda is verplaatst. De **griffier** geeft aan dat er drie insprekers zijn over dit onderwerp en dat dit punt op de agenda van de vergadering in november komt te staan.

Er zijn drie rondvragen aangemeld. De heer Van der Heijden (D66) over het OV. De andere rondvragen zijn van de heer Bonekamp (Volt) en van de heer Nijkamp (BBB). Er zijn drie aanmeldingen ontvangen voor het inspreekhalfuur.
De heer **Kes** (SP) wil een mondelinge vraag stellen over het uitvallen van de busritten. De voorzitter stemt toe maar geeft aan dat het de voorkeur heeft om vragen schriftelijk aan te leveren aan de gedeputeerde.

**2. Inspreekhalfuur**
De voorzitter geeft het woord aan de eerste inspreker, mevrouw Veerman. Mevrouw **Veerman** is medeoprichter van de stichting Natuurgebied Lange Weeren. Zij benadrukt de waarde van het Bijzonder Provinciaal Landschap De Lange Weeren. Dit is het enige natuurgebied in de omgeving van Volendam dat nog niet volgebouwd is. Het beslaat 87 hectare en dient als waterberging, corridor voor weide- en trekvogels en habitat voor zeldzame soorten. Het belangrijkste bezwaar tegen bebouwing is het ontbreken van noodzaak, gezien de beschikbare alternatieven voor woningbouw. Daarnaast wordt betoogd dat het openbaar belang niet wordt gediend door de voorgestelde bebouwing met voornamelijk eengezins- en dure woningen. Het bouwplan bedreigt de kernkwaliteiten van het landschap en de natuurlijke omgeving.
De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt of het standpunt van mevrouw Veerman breed gedragen wordt in Volendam. Mevrouw **Veerman** geeft aan dat de jongeren in Volendam goed beseffen dat de te bouwen woningen niet betaalbaar zijn voor hen.
De heer **Van den Berg** (JA21) informeert naar de alternatieve bouwplannen. Mevrouw **Veerman** zegt toe deze alternatieve bouwlocaties toe te sturen aan de griffie.
De heer **Nijkamp** (BBB) zegt dat de BBB vindt dat iedereen in Volendam gehoord moeten worden over de uitbreiding.
Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt zich af of het aantal inbreilocaties hetzelfde is als het aantal woningen die in het uitbreidingsplan staan. Mevrouw **Veerman** bevestigt dat dit zo is en dat er geen behoefte is aan 1.160 woningen naast alle voorgenomen inbreilocaties.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer Sterk. Hij spreekt op eigen titel als bezorgde omwonende van de Lange Weeren. De heer **Sterk** betoogt tegen de voorgestelde bouwplannen in De Lange Weeren. Het Hoogheemraadschap geeft ook aan dat de locatie niet de voorkeur verdient vanwege de slappe ondergrond en het feit dat het dient als overloopgebied voor water in het stedelijke gebied. Hij maakt zich zorgen over overstromingsgevaar als de natuurlijke waterbuffer wordt drooggelegd en wijst op de gevolgen van bodemdaling en verzakking, die nutsvoorzieningen en funderingen kunnen aantasten. Daarnaast zet hij vraagtekens bij de betrouwbaarheid van het jaarlijkse onderhoud en pleit voor nader onderzoek naar maatregelen om bodemdaling en wateroverlast te voorkomen.
Statenlid **Van der Waart** (GL) vraagt of de heer Sterk informatie heeft of er een nieuw advies van het Hoogheemraadschap ligt op basis van nieuwe gegevens. De heer **Sterk** geeft aan dat dit niet gebeurd is.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of er contact is tussen de gemeente en het waterschap. De heer **Sterk** antwoordt dat hij daarvan niet op de hoogte is. In het 94e ARO-verslag staan hierover wel opmerkingen van het Hoogheemraadschap.
De heer **Bonekamp** (Volt) heeft gelezen dat de ARO wel akkoord is met het plan dat de gemeente heeft voorgelegd. De heer **Sterk** zegt dat de ARO de gemeente opdracht heeft gegeven om iets te

doen met de adviezen van het Hoogheemraadschap. Dit komt later niet meer ter sprake in het ARO-verslag.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw Neppelenbroek van de Stichting Behoud Waterland.
Mevrouw **Neppelenbroek** wijst er op dat in de brief met betrekking tot de bouwplannen in De Lange Weeren een aantal onjuistheden staat. Ten eerste wordt aangevoerd dat er voldoende plannen voor woningbouw zijn in de regio en dat het knelpunt niet ligt bij een gebrek aan bouwlocaties, maar eerder bij zaken als stikstofproblemen, energiecapaciteit en stijgende bouwkosten. Verder wordt gesteld dat De Lange Weeren niet is opgenomen in de Woondeal MRA. Het Bestuursakkoord met betrekking tot bufferzonegebieden wordt besproken, waarbij wordt benadrukt dat het huidige bouwproject in strijd is met dit akkoord, met name wat betreft het aantal woningen en investeringen in groene en recreatieve waarden. Ook wordt de rol van de ARO (Adviescommissie Ruimtelijke Ordening) behandeld, die alleen heeft geadviseerd over de inpassing van het plan en niet over de locatiekeuze. Tot slot verzoekt mevrouw **Neppelenbroek** namens de Stichting Behoud Waterland om geen positief standpunt in te nemen ten aanzien van de bouwplannen in De Lange Weeren.
Statenlid **Van der Waart** (GL) wil weten op welke partij de extra kosten van 50.000 euro per woning die Decisio heeft berekend voor bouwen in het buitengebied zullen worden afgewenteld. Mevrouw **Neppelenbroek** wijst erop dat dit waarschijnlijk op de gemeenschap zal neerkomen vanwege de onderhoudskosten en de infrastructuur. Er ligt hierover een rapport dat is gemaakt in opdracht van MRA en de Provincie, mevrouw **Neppelenbroek** zegt toe dit rapport toe te sturen aan de commissie Ruimte.
De heer **Kes** (SP) vraagt of mevrouw Neppelenbroek de reactie kent van de omliggende gemeenten en de Provincie op het bestuursakkoord met daarin de voorwaarde die gekoppeld was aan de huizenbouw dat 10.000 euro per woning zou worden geïnvesteerd in additionele groene en recreatieve waarden in de bufferzone. Mevrouw **Neppelenbroek** zegt deze reactie niet te kennen van de overige gemeenten.
De heer **Van den Berg** (JA21) is benieuwd hoe mevrouw Neppelenbroek in het licht van de woningbouwplannen voor de 184.000 woningen in Noord Holland, denkt over de keuzes die gemaakt moeten worden. Mevrouw **Neppelenbroek** stelt dat er meer woningbouwlocaties zijn dan de behoefte aan woningen gezien de bevolkingsprognose van de provincie. Door de vergrijzing is dit plan niet nodig om te voorzien in de behoefte aan woningen in de regio Waterland, met name in Edam/Volendam.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt waar de locaties waar volgens de inspreker wel gebouwd kan worden, zich bevinden. Mevrouw **Neppelenbroek** verwijst naar het stuk dat mevrouw Veerman zal toezenden met alle inbreilocaties in Edam/Volendam.
De voorzitter dankt de insprekers en sluit het inspreekhalfuur en wijst erop dat dit onderwerp bij de volgende vergadering op de agenda staat als stuk voor de B-agenda.
De heer **Broertjes** (JA21) doet een ordevoorstel en vraagt of er draagvlak is in de commissie om de burgemeester en de heer Van der Woude uit te nodigen om het plan toe te lichten met een presentatie.
De **voorzitter** zegt dat een dergelijk voorstel niet gebruikelijk is, voorlopig is er voldoende informatie om de gedeputeerde te bevragen. Mevouw **Berkvens** (D66) wil dan ook het waterschap uitnodigen.
De **voorzitter** stelt voor om genoemde partijen te laten inspreken of hiervoor een technische avond te organiseren. De heer **Kes** (SP) wijst het voorstel af maar vraagt of het mogelijk is dat de gedeputeerde de input van de betrokken organisatie de volgende keer bij de stukken wil voegen.

Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan dat hij samen met gedeputeerde Rommel met de gemeente in overleg is. Als dat leidt tot besluitvorming dan zal alle informatie bijgevoegd worden.
De heer **Van den Berg** (JA 21) wijst erop dat het ordevoorstel van de heer Broertjes in stemming moet worden gebracht. De **voorzitter** ontraadt dit maar brengt het voorstel om de mensen van de gemeente en van het waterschap uit te nodigen in stemming. Het ordevoorstel wordt verworpen.

**3. Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, doorkijk Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
De agenda en het verslag worden zonder wijzigingen vastgesteld. De lijst moties en toezeggingen wordt zonder wijzigingen vastgesteld. De korte termijnagenda is aan de stukken toegevoegd.

**4. A-agenda Mobiliteit**
**4.a A-stuk integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031**
Toelichting: Het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031 geeft inzicht in de geprogrammeerde vervangings- en verbeter- en uitbreidingsprojecten van de provinciale infrastructuur en de benodigde financiering. Behandelvoorstel: Adviseren aan PS over de Statenvoordracht iMPi. De voordracht zal geagendeerd worden voor de PS vergadering van 13 november 2023. De insprekers bij dit punt zijn mevrouw De Jong namens Gemeentebelangen Heiloo en mevrouw Meurs namens de Stichting Heilloze weg.
De **voorzitter** geeft als eerste het woord aan mevrouw Meurs. Mevrouw **Meurs** geeft aan dat de Stichting Heilloze Weg kennis heeft genomen van het Meerjaren Programma Infrastructuur (iMPI) voor 2024. Op pagina 19 staat het project Afslag A9 bij Heiloo nog steeds vermeld, en dit bevindt zich zelfs in de Realisatiefase. De Afslag A9 is onderdeel van de Overeenkomst Nieuwe Strandwal, die afhankelijk is van opbrengsten uit het bedrijventerrein Boekelermeer en nieuwbouw in Zuiderloo en Zandzoom. De stichting is tegen de Afslag A9 vanwege de impact op een belangrijk weidevogelgebied. Ze maakt zich zorgen over het verlies van natuur zonder duidelijke compensatie elders in Heiloo. De stichting is ook tegen de groenprojecten, omdat deze niet voor natuurcompensatie worden gebruikt maar voor recreatie-infrastructuur in het kwetsbare gebied. Ze zijn niet tegen woningbouw in Zandzoom en Zuiderloo, maar wel tegen de massale bouw van duurdere woningen die voornamelijk voor een bovenmodaal publiek bedoeld zijn. Ze pleiten voor beperkte en betaalbare woningbouw. Hoewel ze niet tegen de ontsluiting van het bedrijventerrein Boekelermeer zijn, stelt de Stichting Heilloze Weg voor om de bestaande ontsluiting te benutten door de laatste 50 meter van de Middenweg tussen Heiloo en Alkmaar te asfalteren. De Overeenkomst Nieuwe Strandwal wordt als fragiel beschouwd, mede vanwege een lopende rechtszaak tegen de stikstofvergunning voor Zandzoom. Er wordt verwacht dat deze vergunning wordt vernietigd. De stichting zal opnieuw bezwaar maken tegen de Afslag A9 bij de Raad van State. Tenslotte vraagt de stichting om de Overeenkomst Nieuwe Strandwal te herzien en dringt erop aan om de Afslag A9 uit het iMPI te schrappen of op zijn minst de status aan te passen naar de planfase.
Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of mevrouw Meurs meer kan vertellen over de effecten van de afslag A9 op de diversiteit van het vogelbestand en of er meer historische zaken zijn die door de afslag vernietigd zullen worden. Ook vraagt zij waarom de Middenweg is afgesloten. Mevrouw **Meurs** zegt dat de gemeente afwijzend staat tegenover het asfalteren van de Middenweg, de reden daarvan is haar onbekend. Het stuk weg wordt nu door ondernemers als sluiproute gebruikt. Er wordt geen compensatie voor de zeventien hectare weidevogelgebied verleend. De heer **Dessing** (FvD) vraagt of het stuk Middenweg een openbare weg is, mevrouw **Meurs** zegt dat het geen openbare weg is maar een zandweg.

De **voorzitter** geeft het woord aan de tweede inspreker, mevrouw De Jong namens Gemeentebelangen Heiloo. Mevrouw **De Jong** volgt het project 'Aansluiting A9 bij Heiloo' al sinds 2013, eerst als bezorgde burger en tegenwoordig als fractievoorzitter van Gemeentebelangen Heiloo. Zij geeft aan dat het budget van 45,9 miljoen euro is gebaseerd op een schatting uit 2021 en is nog niet geactualiseerd. Recentere rapportages geven aan dat dit bedrag mogelijk niet voldoende is vanwege prijsstijgingen en vertragingen in het project. Gemeentebelangen Heiloo uit bezorgdheid over waarom het project nog steeds in de Realisatiefase staat, ondanks deze financiële onzekerheden. Ze stellen ook vragen over hoe het mogelijk is dat een begroting voor 2024 goedgekeurd wordt met een budget dat wellicht 15 tot 20 miljoen euro te laag is, gezien de verwachte inflatie, stijgende bouw- en arbeidskosten en mogelijke vertragingen. De fractie pleit sterk voor een kostenactualisatie vóórdat de begroting wordt goedgekeurd, zodat er een weloverwogen besluit kan worden genomen op basis van realistische financiële gegevens. Bovendien zijn er vragen over de subsidiebedragen van de Provincie Noord Holland, die eerst verhoogd werden naar 14,2 miljoen euro en vervolgens naar 16,3 miljoen euro. Gemeentebelangen Heiloo wil graag verduidelijking of er een officiële subsidiebeschikking is verstuurd voor dit laatste bedrag. Ze willen weten of er mogelijk nog meer subsidie zal worden toegekend en wat voor impact dit heeft op de financiën van de betrokken gemeenten, vooral voor Heiloo, als penvoerder van het project. Ze verwachten duidelijke antwoorden van de Provincie en Gedeputeerde Staten om een realistische begroting te kunnen opstellen. De fractie benadrukt dat hun zorg niet gericht is op het project zelf, maar op het verkrijgen van betrouwbare cijfers en een realistische begroting in hun rol als gemeenteraad.

De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt hoe mevrouw De Jong als gemeenteraadslid staat tegenover de aansluiting A9. Mevrouw **De Jong** zegt dat de aansluiting A9 in Heiloo niet noodzakelijk is, aangezien de bestaande Middenwegverbinding al functioneert. Verder wordt beweerd dat de geplande woonwijken vooral bedoeld zijn om de aansluiting te financieren en niet om aan de lokale behoefte aan betaalbare woningen te voldoen. Recent onderzoek wijst uit dat er in Heiloo juist een overschot aan dure woningen is en een tekort aan betaalbare woningen. Gemeentebelangen Heiloo dringt aan op een heroverweging van de Overeenkomst nieuwe strandwal, vooral met betrekking tot de Aansluiting A9. Heiloo kan de kosten en verkeerseffecten niet dragen. Er lijkt een tactisch spel tussen Heiloo en Alkmaar om Alkmaar mee te laten betalen aan de Aansluiting A9, die eigenlijk overbodig is voor het bedrijventerrein Boekelermeer. Er is al een aansluiting aan de noordzijde van het terrein op de A9.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of de woningbouw in Zandzoom niet op tijd geld oplevert voor de Aansluiting A9. Mevrouw **De Jong** geeft aan dat de ontwikkeling van Zandzoom sterk is vertraagd door de vernietiging van het Bestemmingsplan Zandzoom in 2020. De gehele bestemmingsplanprocedure moet opnieuw worden doorlopen. In september 2023 heeft de gemeente Heiloo een voorbereidingsbesluit genomen om de ontwikkeling van het gebied te bevriezen. Er loopt ook nog een rechtszaak tegen de Wnb/stikstof ontheffing, waarvan de uitspraak pas in 2024 wordt verwacht. Bovendien zijn de economische omstandigheden veranderd, waardoor de bouwkosten hoger uitvallen dan gepland. Dit terwijl het al voor 80 procent om dure nieuwbouw gaat, en de vraag lager is dan voorspeld. Door gestegen rente en hoge kosten is de vraag naar nieuwbouw afgenomen. De ontwikkeling van Zandzoom zal aanzienlijk langer duren en het is onzeker of de opbrengsten voldoende zullen zijn om de gestegen kosten, inclusief die van de Aansluiting A9, te dekken.

De heer **Van der Heijden** (D66) vraagt waarop de schatting van 15 tot 20 miljoen hogere kosten voor de Aansluiting A9 is gebaseerd, aangezien er geen actualisatie heeft plaatsgevonden. Mevrouw

**De Jong** geeft aan dat de geschatte kosten zijn gebaseerd op prijsindexatie. In 2022 was de inflatie meer dan 10%. Bouwkosten (loon en materiaal) kenden in datzelfde jaar de hoogste stijging ooit, met 9% voor utiliteitsbouw. De prijzen van zand en grind zijn in 2023 vergeleken met 2020 met 40% gestegen. De lonen zijn jaarlijks met ruim 5% gestegen en men verwacht eenzelfde stijging voor 2024. Daarnaast is de rente aanzienlijk gestegen en nemen de kapitaallasten toe. Al met al betekent dit een cumulatieve stijging van meer dan vijftien miljoen euro ten opzichte van het oorspronkelijke bedrag van 45.9 miljoen in 2021.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt of het klopt dat er de provincie 2,1 miljoen bijplust en dat de accountant de stukken over dit besluit niet kan terug vinden. Mevrouw **De Jong** bevestigd dit. Medio 2020 werd duidelijk dat de Aansluiting A9 opnieuw duurder uitviel, met een totaal van 5,7 miljoen aan extra kosten. Heiloo moest hiervan 1,7 miljoen bijdragen. Dit leidde tot een coalitiecrisis in november 2020. De nieuwe coalitie heeft met Gedeputeerde Staten gesproken, resulterend in een verhoging van de extra bijdrage van de Provincie Noord Holland aan de Aansluiting A9 van 14,2 naar 16,3 miljoen. De afspraken en beschikking over deze extra 2,1 miljoen zijn niet terug te vinden in de gemeentelijke documenten volgens de accountant.

**Inhoudelijke behandeling Statenvoordracht iMPi**

De heer **Van der Heijden** (D66) mist de focus op $CO_2$-reductie. Er wordt vooral geredeneerd vanuit verkeersveiligheid en doorstroming. In het iMPI moet meer aandacht komen voor $CO_2$ reducerende maatregelen en voor circulaire materialen. Hoe kijkt de gedeputeerde naar het achterstallig onderhoud aan bruggen en vaarwegen? Wat betreft de A8/A9, hierbij wordt niet aangegeven wat het gaat kosten. Het argument dat het gebeurt om een gezonde leefomgeving te creëren vindt D66 niet opgaan omdat de natuur gesloopt wordt ten behoeve van asfalt. Het voorstel Amsterdam Bay Area dat genoemd wordt op AT5 wordt niet genoemd in het iMPI. Is gedeputeerde het eens dat extra autowegen in tegenspraak zijn met de plannen rondom mobiliteit? Wordt het waterbergend vermogen ook meegenomen in het onderzoek?
Interruptie: de heer **Van den Berg** (JA21) vraagt hoe de heer Van der Heijden kijkt naar de maatregelen in het iMPI wat betreft $CO_2$-reductie zoals bushokjes met sedum. Vindt D66 dat een goede besteding van het geld en kan dit niet anders?
De heer **Van der Heijden** (D66) geeft aan dat het sedum geen $CO_2$ reduceert, maar dat dat te maken heeft met de opvang van het overschot aan water. Wat de D66 fractie betreft wordt meer ingezet op minder auto's en meer OV-oplossingen.
Interruptie: de heer **Boer** (VVD) merkt op dat de heer Van der Heijden onjuist beweert dat er geen nieuwe wegen meer worden aangelegd. De heer **Van der Heijden** (D66) geeft aan dat de auto niet bovenaan de ladder van duurzame mobiliteit staat.
De heer **Dijk** (CDA) vraagt hoeveel van het budget van 7,5 miljoen voor het verduurzamen van verschillende projecten dat Provinciale Staten beschikbaar heeft gesteld nog resteert en waarom is ervoor gekozen om de extra kosten niet meer te laten zien. Bij de Kruising Wadweg en Waardepolderweg staat er een bedrag van 575.00 euro aan maatregelen in die in 2023 worden uitgevoerd. Als uit evaluatie blijkt dat er toch ingrijpende maatregelen moeten worden genomen, waarom duurt dit dan nog 5 à 6 jaar?
De Parallelweg N240 stopt ter hoogte van Opperdoes, dit is geen veilige situatie en omwonenden ondervinden hiervan veel hinder. Aanpassingen van rotonde en verlenging van de Parallelweg naar de Almereweg N239 is de oplossing. Waarom is de uitvoering hiervan doorgeschoven naar 2027/2028? Waarom is eerder in het iMPI aangegeven dat 2025/2026 haalbaar is en hoe is hierover gecommuniceerd?

Mevrouw **Bouhlel** (SP) zegt dat op bladzij 23 staat in het iMPI dat de nieuwe aansluiting Heiloo zou worden gerealiseerd, bij de fase staat 'realisatie'. Wordt dit niet eerst besproken? Mevrouw **De Jong** heeft een aantal vragen aan gedeputeerde gesteld en mevrouw **Bouhlel** vraagt of gedeputeerde hier op kan reageren. Hoe realistisch is het project voor de ondertunneling bij Broek in Waterland nog? In juli is op verzoek een motie aangehouden over het fietspad tussen Volendam en Monnickendam. De realisatie hiervan is niet opgenomen in het iMPI. De SP wil hierover een opnieuw een motie indienen tenzij de gedeputeerde nu een toezegging kan doen dat dit traject opgepakt gaat worden.
De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vraagt of bij de genoemde bedragen in tabel 15 'vast en variabel onderhoud' rekening is gehouden met inflatie, gestegen rentelasten, gestegen materiaallasten en loonkosten.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt waarom een project dat niet gerealiseerd kan worden, niet gedegradeerd wordt. Is het wel een goed idee om een begroting goed te keuren waarin wordt gerekend met berekeningen uit 2021? Kan de gedeputeerde uitleg geven over de subsidiebeschikking van 1,2 miljoen? Aansluiting A8/A9 is al ruim 60 jaar oud. Statenlid **Hollebeek** stelt voor om in te zetten op OV en fiets en het opwaarderen van de N246 voor vrachtverkeer langs het Noordzeekanaal.
De heer **Van den Berg** (JA21) wijst op het plan van de provincie om de komende drie jaar 34 bushokjes vervangen door nieuwe bushokjes voorzien van sedumbedekking. Als JA21 het project doorrekent komt dit uit op vijf tot tien keer hoger dan de marktprijzen. Het staal van de bushokjes draagt ook bij aan de $CO_2$-uitstoot.
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) constateert dat de heer Van den Berg wel voor bijdrage is aan biodiversiteit. De heer **Van den Berg** (JA21) vindt dat er betere bestedingen zijn dan biodiversiteit.
De heer **Boer** (VVD) vraagt hoe het staat met de ontsluiting van het WOF-terrein in West Friesland. Hij vraagt de gedeputeerde om toelichting op de status van het verlengen van de Koopvaardersluis. De VVD vindt dit een belangrijk project, in het iMPI staat dit project bij geschrapte projecten, de heer **Boer** wijst erop dat gedeputeerde een toezegging heeft gedaan dat dit project wel op de kaart blijft staan. De VVD vraagt zich af of de 34 nieuwe bushokjes het meeste resultaat oplevert.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) sluit zich aan bij de opmerkingen van JA21 en de VVD over de bushokjes met sedumdaken. Wat vindt gedeputeerde hiervan? In de komende periode worden de gebiedscontracten opnieuw afgesloten en daarbij wordt gekeken naar samenwerking met andere overheden. Wil de gedeputeerde de commissie daarvan op de hoogte houden?
Mevrouw **Middelkoop** (FvD) hoort graag van de gedeputeerde wanneer de commissie de resultaten kan verwachten van de verkenning van de N242 met betrekking tot geluidsoverlast, files en onveilige verkeerssituaties. Vindt de gedeputeerde dat de N9 binnen de ring Alkmaar een fileprobleem heeft? Heeft de gedeputeerde kennis genomen van de verbreding van de N521 in Amstelveen en is gedeputeerde bereid om de N521 op te nemen in de studiefase?
Statenlid **Van der Waart** (GL) meldt dat GL een groot voorstander van sedumdaken op bushokjes en vindt de investering de moeite waard met betrekking tot klimaatadaptatie en biodiversiteit.
De heer **Boer** (VVD) vindt het niet duurzaam om bushokjes te slopen en met staal van Tata Steel nieuwe bushokjes te plaatsen. Statenlid **Van der Waart** (GL) geeft aan dat pas als er bushokjes vervangen moeten worden, er nieuwe geplaatst worden met sedumdaken. Statenlid **Van der Waart** vindt het vreemd dat bij de N206 het fietspad niet wordt uitgevoerd omdat het te smal zou zijn. Waarom wordt er niet naar een andere oplossing gezocht in zo'n geval? Zij wil graag de reflectie op de aansluiting A9 bij Heiloo van de gedeputeerde. Kunnen we ervan uitgaan dat dezelfde

percentages gelden voor de bijdrage vanuit de subsidieregeling en de regionale partners of zien we dit geld niet meer terug?
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt of de gedeputeerde kan uitleggen waarom de bijdrage van de regiopartners met 8,5 miljoen is verlaagd met betrekking tot de dekking van de bereikbaarheid Waterland. Mevrouw **De Boer** ontvangt graag een schriftelijk antwoord van de gedeputeerde op de vraag van inspreker mevrouw De Jong over een tweede subsidiebeschikking van 2,1 miljoen ten behoeve van de aansluiting A9.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt om een overzicht in de iMPI met projecten die overgaan van de studiefase naar de planfase en nieuwe projecten die in de studiefase komen, inclusief een toelichting op de redenen hiervoor. Er wordt gesproken over een negatieve stelpost, maar er is geen informatie beschikbaar over mogelijke oplossingen. Wanneer zal GS met een passende oplossing komen? Graag ontvangt de ChristenUnie een reflectie hoe de gedeputeerde het schrappen van de fietsoversteek op het kruispunt van de N512 ziet ten opzichte van de tekst die in het coalitieakkoord staat. Bij de N206 is het argument dat de varianten zeer ingrijpend zijn; kan de gedeputeerde vertellen wat gedaan wordt om de situatie op N206 te verbeteren? De ChristenUnie is het niet eens met gemakzuchtige keuzes om de fietsprojecten te schrappen omdat deze te ingewikkeld zijn. Klopt het dat de N525 geschrapt wordt en dat het fietstunneltje daarmee eindelijk bruikbaar wordt? Wil de gedeputeerde antwoord geven op de vraag van de inspreekster over de goedkeuring van de begroting als nu al duidelijk is dat er geen budget is?
De heer **Bonekamp** (Volt) vindt het zorgwekkend dat vier van de vijf geschrapte initiatieven, fietsgerelateerd zijn. Is Gedeputeerde Staten het met Volt eens dat er meer projecten en investeringen in de Noord Hollandse fietsinfrastructuur nodig zijn? Volt vindt het vreemd dat er nergens projecten worden genoemd met moderne mobiliteitsvormen zoals autonoom vervoer. Ziet Gedeputeerde Staten mogelijkheden om te onderzoeken waar autonoom vervoer gerealiseerd kan worden?

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Olthof**.** Gedeputeerde **Olthof** is blij met de mooie stappen die gezet worden met het iMPI, het gaat echt over de inhoud, er is sprake van meer circulair en meer duurzaam en dat is ook de ambitie. Dit is geen aparte post meer maar dit wordt meegenomen in de aanbestedingen. Aannemers werken ook duurzamer en een deel is experimenteel. Nederland is voorloper als het gaat over toepassen van duurzaamheid in projecten. Het Rijk gaat vooral inzetten op beheer en onderhoud van bruggen en vaarwegen. Samen met Rijkswaterstaat wordt gekeken hoe gezamenlijk met de markt aanbesteed kan worden. A8/A9 zit nu financieel niet in het iMPI omdat dit nog in de studiefase zit. In het coalitieakkoord is besloten om pas verder te gaan als er zicht is op financiering en dat het niet ten koste gaat van het werelderfgoed. In het coalitieakkoord is besloten dat in deze periode duidelijkheid verschaft zal worden over de leefbaarheid rondom de N203 en de aansluiting A8A9. Wat betreft Amsterdam Bay Area geeft gedeputeerde **Olthof** aan dat de Provincie de voorkeur geeft aan een OV-verbinding rondom de ontsluiting van Almere. Op dit moment wordt hier nog een studie naar uitgevoerd en dit wordt via MRA bij het platform Mobiliteit besproken.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de Werelderfgoed-status ter zijde kan worden geschoven ten behoeve van de aansluiting A8/A9 zodat de kosten lager zijn. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat het besluit door Provinciale Staten is genomen met betrekking tot twee criteria, namelijk het behoud van de Werelderfgoed-status en het zicht op financiering.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of de gedeputeerde bij een OV-verbinding ook denkt aan een metro lightrail en of BRT ook optie kan zijn. Gedeputeerde **Olthof** vindt dat elke vorm van OV die

bijdraagt aan de bereikbaarheid bespreekbaar is. De vraag van het CDA over de duurzaamheidsmaatregelen beantwoordt gedeputeerde **Olthof** dat de 7,5 miljoen bestemd is. Wat betreft de Wadweg zijn er voor de korte termijn maatregelen genomen en daarvan wordt het effect onderzocht. De aanvullende lange termijn maatregelen zijn moeilijker te realiseren binnen korte tijd. Er moet onderzoek worden gedaan of bijvoorbeeld rotondes op die plek mogelijk zijn. Over de parallelweg N240 bij Opperdoes is gedeputeerde **Olthof** in overleg met bewoners en de dorpsraad, daarbij is duidelijk aangegeven waarom dat op die plek geen voorkeur heeft. De reden van de uitloop naar 2027/2028 is dat het een complex traject is waarin de ontsluiting van Agriport meegenomen wordt in de aanbesteding. Dit gaat in goed overleg met Medemblik en de bewoners. De ontsluiting van de A9 bij Heiloo zit nu in realisatiefase. De commissie heeft zelf besloten om het krediet te verhogen naar zestien miljoen. Deze extra 2,4 miljoen is wel gereserveerd maar is nog niet geformaliseerd en daarom heeft accountant dit bedrag niet teruggevonden. Gedeputeerde **Olthof** antwoord de vragen graag schriftelijk. De varianten van de onderdoorgangen bij Broek in Waterland zijn onderzocht en daarvan zijn de bewonersvariant en de verlengde variant overgebleven. Hier moet zicht op financiering op komen, het gaat om een bedrag van 240 miljoen. Hierbij is de provincie op zoek naar partners. Het fietspad N247 wordt niet meer apart genoemd omdat het een onderdeel is van Bereikbaar Waterland. Wat betreft het variabel onderhoud zijn er gebiedscontracten met de aannemers en daarbij wordt geïndexeerd. De commissie wordt door de gedeputeerde op de hoogte gehouden bij verlenging van de contracten. Interruptie: de heer **Stulemeijer** (50PLUS) vraagt of projecten uitgesteld worden omdat de financiering niet meer haalbaar is. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de veiligheid altijd voorop staat en hij daarop terugkomt bij de commissie als dit aan de orde is. Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt of het verstandig is om met de cijfers van 2021 te rekenen. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat het voor een groot deel aannames zijn en dat er altijd een verschil zit tussen hetgeen dat nu in het krediet staat en wat het feitelijke bedrag wordt, gelet op de huidige markt. Het zandpad valt buiten de scope en dit is een onderwerp van gemeente Heiloo en Alkmaar. De snelheidsverlaging op de N203 worden meegenomen in de trajectstudie en het groot onderhoud. Een aantal bushokjes moet worden vervangen en dit gebeurt alleen op plekken in de stad waar deze sedumdakbedekking wel effect heeft. Deze keuze is gemaakt ten behoeve van de leefbaarheid en een gezonde leefomgeving. Interruptie: de heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of andere maatregelen de biodiversiteit niet beter zullen dienen. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er zeker andere projecten te vinden zijn maar dit gaat specifiek over de vervanging van de bushokjes. Dit is een keuze. Mevrouw **De Boer** (BBB) interrumpeert met de opmerking dat zij een onderzoek gelezen dat sedumdakbedekking de biodiversiteit minimaal verhoogt en dat beter een andere keuze gemaakt kan worden als het gaat om de biodiversiteit, bijvoorbeeld voor projecten waarvan het nut bewezen is. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat deze keuze gemaakt is om de biodiversiteit in de stad te verhogen en dat de provincie juist ook moet investeren in nieuwe en innovatieve projecten.

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat hij met de betrokken ondernemers in gesprek is over de ontsluiting van WFO-terrein. Er wordt een studie gedaan naar de beste oplossing voor de ontsluiting van het WFO-terrein. Dit onderwerp wordt niet genoemd in het iMPI omdat dit nog in de verkenningsfase zit. De vraag over de verlening van de Koopvaarderschutsluis wordt op dit moment niet gedaan. Er wordt een kernnetstudie uitgevoerd en daarover zal de commissie de komende jaren geïnformeerd worden. De verkenning van de N242 is afgerond en op dit moment wordt er gekeken naar het totale gebied. Dit komt terug in het Regionaal Mobiliteitsprogramma. De uitkomst van de verkenning zal binnenkort worden toegezonden aan de commissie. Bij de N9 speelt vooral de

verkeersveiligheid een belangrijke rol. Op dit moment worden er regelmatig gesprekken gevoerd met het Rijk. Hierbij wordt samen met de regio ook gekeken naar de ring Alkmaar. Wat betreft de N521; hierbij spelen de eigendomsverhoudingen een rol. Er worden gesprekken gevoerd met de gemeente Amstelveen. Om de knelpunten bij de N206 op te lossen, zouden er in dit geval veel bomen gekapt moeten worden of een heel nieuw fietspad moeten worden aangelegd door landelijk gebied. Er wordt constant gekeken naar verbeteringen en dit is ook de ambitie in het coalitieakkoord. Bij de N247 is besloten om door te gaan met het noordelijke deel. De rest van het bedrag staat nog wel gereserveerd en zal worden vrijgemaakt als met het zuidelijke deel wordt gestart. Interruptie: Statenlid **Van de Waart** (GL) vraagt of het ook geldt voor gemeentes die aan dit project deelnemen dat het bedrag omlaag gaat. De heer **Olthof** bevestigd dat wordt gekeken naar de belangen en bijdragen van de deelnemende gemeenten. De gedeputeerde vindt de vraag van de ChristenUnie om duiding van de fietsprojecten 206, 525 en 512, technische vragen en hij zal deze daarom schriftelijk beantwoorden. Er wordt zorgvuldig naar alle fietsprojecten gekeken. Interruptie: de heer **Bonekamp** (Volt) wijst erop dat vier van de vijf fietsprojecten gesneuveld zijn. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat met aandacht is gekeken naar de haalbaarheid van de afzonderlijke fietsprojecten en dat de fiets een speerpunt blijft. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat het autonoom rijden valt onder Smart Mobility en het heeft de aandacht, maar dit valt niet onder het iMPI. Interruptie: mevrouw **Buit** (ChristenUnie) mist nog steeds de reflectie van de gedeputeerde op het schrappen van de fietsprojecten. Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat het lijkt dat er een aantal fietsprojecten geschrapt is door de knelpunten, maar dat het zeker de ambitie is om te investeren in fietsinfrastructuur. Promoties en degradaties zijn niet opgenomen in het iMPI, deze zitten in de voordracht inclusief de onderbouwing hiervan. Gedeputeerde **Olthof** adviseert om duiding te vragen als dit niet helemaal duidelijk is voor bepaalde plannen. Wat betreft de negatieve stelpost; deze is correct voor wat betreft de vorige periode en dit zal bij de volgende begrotingswijzigingen gecorrigeerd worden. Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of de gedeputeerde schriftelijk kan terugkomen op de Bereikbaarheid Waterland met deelprojecten en gereserveerde bedragen. Gedeputeerde **Olthof** stuurt de stukken toe. Statenlid **Hollebeek** (PvdD) vraagt waarom projecten niet worden gedegradeerd als de noodzakelijke bouwstenen voor de realisatie wegvallen. Gedeputeerde **Olthof** legt uit dat dit wel met het Schouw gebeurd is maar als het krediet beschikbaar blijft is dat de reden dat niet gedegradeerd wordt. De heer **Dijk** (CDA) vraagt wanneer de commissie geïnformeerd wordt over de verkenning van de situatie van de N242. Gedeputeerde **Olthof** is nog in gesprek met de regio en de verkenning is afgerond, binnenkort zal de commissie hierover geïnformeerd worden. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of er voor Smart Mobility infrastructuur zal worden aangelegd en of dat dan in het iMPI zal worden opgenomen. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat op het moment dat er geïnvesteerd wordt in infrastructuur voor Smart Mobility dit ook meegenomen wordt in het iMPI. De heer **Van den Berg** (JA21) is van mening dat het gebruik van overheidsgeld voor de bekleding van nieuwe bushokjes met sedum niet doelmatig is. Zijn fractie zal daarom tijdens de aanstaande Provinciale Statenvergadering hierover een amendement indienen. Hij verzoekt de gedeputeerde om schriftelijk te laten weten hoeveel staal er wordt gebruikt bij de productie van de bushokjes. Gedeputeerde **Olthof** vraagt zich af of de vraag van de heer **Van den Berg** (JA21) iets gaat toevoegen aan de discussie en de besluitvorming.

**5. A-agenda Financiën**

**5.a.1 Begroting 2024 (alle commissies)**

Toelichting:
In de begroting wordt vastgelegd wat de provincie in 2024 wil bereiken, wat de provincie hiervoor gaat doen en hoeveel dit mag kosten.
Behandelvoorstel:
Het doel van de behandeling is het uitbrengen van een advies aan PS over onderwerpen in de begroting (en het memorie van antwoord) die betrekking hebben op de commissie Ruimte.
De **voorzitter** geeft het woord aan Statenlid **Van der Waart** (GL). GL is blij dat er in deze periode meer geld beschikbaar komt vanuit de opcenten. Dit is nodig om de opgaven waar we voor staan aan te pakken, denk daarbij aan de klimaatopgave, de biodiversiteitscrisis en de wooncrisis.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt zich af hoe realistisch het ambitieniveau is voor de woningbouw van 184.000 woningen en wat de status is van de planning voor 2024. Ook graag aandacht voor betaalbare woningen. De heer **Bonekamp** (Volt) is benieuwd hoe Gedeputeerde Staten de lessen meeneemt van de huidige woonagenda in de nieuwe woonagenda en welke kosten daarmee gemoeid zijn. Hoe kijkt Gedeputeerde Staten aan tegen de sneller toegenomen bevolking door geopolitieke gebeurtenissen en is er bereidheid en geld om meer woningen te bouwen? Is gedeputeerde het met Volt eens dat wonen voor de jongere generatie extra aandacht behoeft? Is Gedeputeerde Staten bereid te onderzoeken of er gedifferentieerd kan worden in de opcenten om de autobezitter in de landelijke gebieden te ontzien en elektrisch vervoer aantrekkelijk te houden?
Interruptie: de heer **Boer** (VVD) vraagt of de heer Bonekamp ook vindt dat inwoners van de stad die ver buiten de stad werken ook meer moeten betalen? De heer **Bonekamp** (Volt) geeft aan dat de meeste verplaatsingen binnen de randstad plaatsvinden en dat gekeken kan worden naar de alternatieven. Interruptie: mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt zich af waarom het betalen van autogebruik niet de voorkeur heeft. De heer **Bonekamp** (Volt) vindt dit zeker een goede oplossing maar deze maatregel is tot op heden niet uitgevoerd. Als Provincie kun je hierin ook stappen zetten.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt wat de operationele kosten zijn om dit te differentiëren. De heer **Bonekamp** (Volt) denkt dat het de investering waard is om het verschil te kunnen bewerkstelligen.
De heer **Kes** (SP) vraagt of de mensen die de aanschaf van een elektrische auto niet kunnen betalen niet opnieuw zwaar belast worden. De heer **Bonekamp** (Volt) zegt dat Volt voor differentiatie is om de mensen die afhankelijk zijn van een auto niet te zwaar te belasten. De plannen hiervoor worden op dit moment doorberekend door het PBL voor het landelijke programma van Volt. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt aan Gedeputeerde Staten hoe er voor gezorgd wordt dat er goede controle op de begroting zit om te voorkomen dat er veel gestort en onttrokken wordt aan reserves. De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Klein** (ChristenUnie). De ChristenUnie vraagt zich af hoe de extra investering in het openbaar vervoer zich verhoudt tot het wegvallen van de beschikbaarheidsvergoeding. Per saldo blijft er minder geld beschikbaar voor het openbaar vervoer. Hoe verhoudt zich dit tot de ambitie van de Provincie om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken? Hoe is de budgettering van het wagenpark berekend?
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt de gedeputeerde wanneer de voorwaarden van woningbouw aan de randen van de bebouwing verwacht kunnen worden. Het college heeft 20 miljoen uitgetrokken voor twee pilots voor actief grondbeleid. Gaat de Provincie zelf inleggen en hoe worden deze pilots ingericht en de risico's ingedekt? Kan het college toezeggen dat de opzet van deze pilots in een vroeg stadium worden voorgelegd aan Provinciale Staten? Klopt het dat er buslijnen worden geschrapt in Noord Holland Noord?

De heer **Hollebeek** (PvdD) zegt dat er geen geld is voor natuurinclusief bouwen vanuit wonen en natuur. De PvdD zal hierover een motie indienen tijdens de Provinciale Statenvergadering.
De heer **Dijk** (CDA) vraagt wat er verwacht kan worden van de aanjagende rol van de Provincie met betrekking tot de verdubbeling van de bouwproductie. Het CDA vraagt zich af wat wordt bedoeld met de betaalbaarheid van betaalbare woningen. Hoe gaat de 1,4 miljoen die de komende vier jaar ingezet gaat worden voor het Masterplan Wonen? Waar wil de portefeuillehouder dit aan uitgeven? De komende jaren gaat er minder begroot worden op de post bereikbaarheid. Kan de portefeuillehouder hierover uitleg geven? Hoe gaan we realistisch om met de ruimtelijke ontwikkeling? Het CDA vraagt of Realiteit, Haalbaarheid en Betaalbaarheid als kader toegevoegd kan worden aan Omgevingsvisie en Ruimtelijke plannen.
De heer **Van den Berg** (JA21) maakt zich zorgen over de structurele onttrekking uit de reserves en is van mening dat de begroting van de provincie te allen tijde in balans moet zijn. JA21 is benieuwd naar de ontwikkeling van de kosten op het gebied van het asielbeleid en in het licht van de aanstaande dwangwet. De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vraagt zich af waar de verlaging van de bijdrage derden vandaan komt. Wat is de achterliggende gedachte om geen provinciale opcenten te berekenen aan bestelauto's, bussen en vrachtwagens?
De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Rommel**. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat de vraag of er gedifferentieerd kan worden in de opcenten, een landelijk vraagstuk is. Op de vraag van Volt over de berekening van de budgettering van het wagenpark, antwoordt gedeputeerde **Rommel** met dat dit gebaseerd is op de historische ontwikkeling van de groei. Dit wordt nog verder uitgewerkt evenals de pilots van het grondbeleid. Zodra deze pilots meer concreet zijn zal zij daarop terugkomen bij Provinciale Staten. Bij de uitwerking van de concrete plannen van de Omgevingsvisie zal uiteraard gekeken worden naar de realiteit, haalbaarheid en betaalbaarheid hiervan. De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt of bij de inrichting van de opcenten het landelijke beleid gevolgd moet worden. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de opcenten van de Provincie gaan over de belastingruimte, de differentiatie is landelijk.
Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat de haalbaarheid van de te bouwen betaalbare woningen complex is. In een oververhitte woningmarkt is er een afkoeling aan de aanbodzijde. Het belang is te groot om niet door te gaan met woningbouw. Het verschil tussen de huidige en de nieuwe woonagenda is dat nog meer gestuurd wordt op het vergroten van het aanbod van betaalbare woningen zodat alle mensen in de provincie ook echt een woning kunnen vinden. Dit staat ook in het coalitieakkoord. Als de Provincie al in staat zou zijn om meer dan 184.000 woningen te bouwen dan is de doelstelling naar versnelling van 2030 naar 2028. De jongere generatie heeft zeker de aandacht omdat het een probleem is voor hen om een betaalbare woning te vinden. Wat betreft het bouwen aan de randen van de bebouwing, de woningmarkt is erg veranderd en er zijn heel veel locaties nodig. Binnenstedelijke locaties moeten ook gerealiseerd worden. De invulling hiervan komt voor te liggen bij de derde herziening van de omgevingsverordening 2024. De verdubbeling van de bouwproductie is een flinke taakstelling. We nemen onze rol als stimulator serieus. Onlangs is er een brief gestuurd naar alle wethouders, gemeenten, marktpartijen en woningcorporaties met het verzoek om bij te dragen aan het behalen van de doelstelling om het aantal woningen te verdubbelen. Voor starters is 350.000 euro voor een woning behoorlijk veel geld maar er wordt vastgehouden aan de landelijke richtlijn van twee derde sociale en een derde betaalbare woningen.
Interruptie: de heer **Dijk** (CDA) vraagt waarom 350.000 euro nog steeds als betaalbaar wordt beschouwd. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat dit een landelijk begrip is en daarbij is het bereik van 250.00 naar 350.000 euro realistisch. Dit kost het bouwen van een woning.

Interruptie: de heer **Kes** (SP) vraagt welke instrumenten de Provincie heeft om de gemeentes te stimuleren bij de invulling van woningbouwprojecten. Gedeputeerde **Beemsterboer** geeft aan daarvoor niet veel middelen te kunnen inzetten als Provincie, de instrumenten die er zijn, zal de Provincie ook inzetten. De heer **Kes** (SP) vraagt of bij een nieuw bouwproject de afspraken worden vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst. Gedeputeerde **Beemsterboer** zegt dat die mogelijkheid bestaat, maar dat over het algemeen projecten na vier jaar niet meer in de contractvormingsfase zitten. De 1,4 miljoen voor het Masterplan Wonen gaat helpen bij het realiseren van meer en betaalbare woningen. Dit geld wordt zo doelmatig mogelijk ingezet. Het vraagstuk van de ontwikkeling van de kosten op het gebied van het asielbeleid ligt bij de commissaris van de Koning en de verwachting is dat hier middelen van het Rijk beschikbaar voor komen.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof.** Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de tegemoetkoming van het Rijk gecompenseerd wordt door de Provincie en dat daar ook een stuk indexatie in zit. De laatste verhoging van elf procent wordt niet gecompenseerd. De buslijnen Noord Holland Noord staan niet in de begroting omdat er lijnen geschrapt worden ten behoeve van een betere invulling van het OV voor zowel trein als bus. Op de vraag van mevrouw **Berkvens** (D66) of dezelfde mate van bereikbaarheid gewaarborgd wordt, kan gedeputeerde **Olthof** dat niet garanderen omdat met de regio gekeken wordt hoe het beter georganiseerd kan worden. De vraag over de verminderde investeringen op de post bereikbaarheid, beantwoordt gedeputeerde **Olthof** met de opmerking dat de begroting voor mobiliteit altijd fluctueert. Dit heeft te maken met projecten die opgeleverd worden en reserves die worden toegevoegd en onttrokken. De VRA en de gemeenten dragen op dit moment minder bij aan het stuk Waterland dat nu gedaan wordt. Dit wordt straks weer aangevuld als het zuidelijke deel wordt aangepakt. De keuze voor wegenbelasting voor busjes en vrachtwagens ligt bij Den Haag.

De **voorzitter** rondt het agendapunt af en meldt dat het advies van de commissie in de vorm van een verslag in Provinciale Staten worden toegezonden en dat dit verder behandeld wordt in de Provinciale Statenvergadering van 13 november.

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

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Nijkamp** (BBB). De heer **Nijkamp** zegt dat BBB bij de gestelde rondvraag inzake Zwaagdijk West graag nadere informatie wil hebben over de inhoudelijke rapportage van het haalbaarheidsonderzoek. Bewoners van Zwaagdijk West hebben bij hun inspreekbeurt aangegeven niet te zijn gehoord. In de laatst gehouden vergadering van de Commissie Ruimte heeft de gedeputeerde ruimte gevraagd om contact op te nemen met de gemeente Medemblik en andere betrokkenen bij Zwaagdijk-West. BBB wil graag weten of gedeputeerde dit heeft gedaan en wat de stand van zaken is met betrekking tot Zwaagdijk-West?

Interruptie: de heer **Van den Berg** (JA21) stelt een procedurele vraag en verbaast zich over deze vraag van BBB omdat JA21 over hetzelfde onderwerp schriftelijke vragen heeft ingediend. Deze vragen staan nog uit. De **voorzitter** geeft aan dat het punt van de heer **Van den Berg** terecht is en zegt toe dat er in het vervolg strikter op zal worden gestuurd. Omdat de rondvraag al toegekend is zal gedeputeerde **Beemsterboer** de vraag van de heer Nijkamp beantwoorden. Gedeputeerde **Beemsterboer** bevestigt dat de vragen van JA21 de volgende dag beantwoord zullen worden. Er is inmiddels een gesprek geweest met de wethouder en er zal deze week een gesprek met de dorpsraad plaatsvinden. Dit zal een open gesprek zijn over hun wensen met de gedeputeerde en de wethouder.

**7. A-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

**7.a 90 procent versie Ontwikkelperspectief NZKG**

Toelichting: De Bestuurscommissie Ruimte NZKG bestaat uit de vertegenwoordigers van de colleges en directies van gemeenten langs het Noordzeekanaal, het Rijk, de betrokken waterschappen en het hoogheemraadschap, de havenbeheerders, de beheerder van de Rijksinfrastructuur en de industrie. De Bestuurscommissie Ruimte NZKG vergadert op 29 september 2023. De vergadering wordt voorgezeten door de gedeputeerde Havens. Het college bespreekt de agendapunten ter voorbereiding op deze vergadering. De Bestuurscommissie Ruimte vraagt de deelnemende overheden wensen en opvattingen kenbaar te maken op het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. GS vragen Provinciale Staten om bij te dragen aan de provinciale reactie.

Behandelvoorstel:

Adviseren aan Provinciale Staten over de Statenvoordracht Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied. De voordracht zal geagendeerd worden voor de Provinciale Statenvergadering van 13 november 2023.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Valk** (BBB). De BBB maakt zich zorgen over de energietransitie en hoe er met de haven wordt omgegaan. Uit het ontwikkelperspectief blijkt dat er in de haven van Amsterdam een grote waterstofopslag wordt aangelegd. De energie die nodig is om deze waterstof te maken moet komen van windmolens op zee. Tata Steel zal naar verwachting een grote afnemer zijn van deze waterstof. Rondom de waterstofopslag moet een grote veiligheidscontour worden gevormd en dit gaat volgens de BBB ten koste van de ruimte die nodig is voor andere doeleinden, waaronder woningbouw. Er worden in het document geen andere opties voor energie genoemd zoals bijvoorbeeld kernenergie, kinetische energie en aardwarmte. Ook is niet zeker dat Tata Steel echt overgaat op waterstof. De Houtrakpolder wordt genoemd om als waterbuffer te dienen, dit staat op gespannen voet met de afspraken die zijn gemaakt met de haven. De Houtrakpolder zou de ruimtelijke strategische reservering zijn voor realisatie van een havenbekken. Interruptie: mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of een kerncentrale niet dezelfde veiligheidscontour vraagt als de waterstofopslag. De heer **Valk** (BBB) geeft aan dat voor de veiligheidscontour van kleine kerncentrales, de zogenaamde SMR-modules een veel kleinere veiligheidscontour nodig is. De BBB vindt dat de voorwaarden die worden gesteld aan het nieuwe havenbekken in de Houtrakpolder op meerdere manieren te interpreteren is. Dit moet concreter zodat ook de ondernemers weten waar zij aan toe zijn.

De heer **Van Gilse** (VVD) stelt dat het Noordzeekanaalgebied een van de belangrijkste industrieclusters van Nederland is. De VVD heeft bij de Technische meeting gevraagd naar de stapeling van NOVEX-gebieden. Het gevolg hiervan is dat we een integrale afweging zien, behalve op het gebied van mobiliteit. Juist in het Noordzeekanaalgebied had de VVD dit willen meenemen. Wat betreft de oproep aan het Rijk om grondposities in te nemen; gaat het hier over de infrastructuur voor energie of ook om andere functies? De verkennende studie ‘ruimte voor circulaire economie’ van het planbureau voor de leefomgeving is niet in dit ontwikkelperspectief meegenomen. Het planbureau gaat ervan uit dat er veel meer ruimte nodig is voor de circulaire economie, het planbureau spreekt van 40 procent. De schuifruimte is nodig omdat de oude en de nieuwe economie een tijd naast elkaar zullen bestaan. Het verzoek van de VVD is om de passages waarin stappen gezet worden in een andere richting dan de huidige reservering van de Houtrakpolder voor havenactiviteiten te herzien en vooral om voor dit gebied geen onomkeerbare keuzes te maken die de reservering teniet doen.

De heer **Dessing** (FvD) vindt dat duidelijk is dat er geen ruimte is voor de transities die genoemd worden in het rapport. De keuzes die genoemd worden leiden tot ecologische verwoesting. Waarom wordt woningbouw in combinatie met gezondere leefomgeving expliciet genoemd als er al binnen de normen wordt gebouwd? FvD maakt zich zorgen over de prioriteit die wordt gegeven aan de energietransitie ten opzichte van woningbouw rondom het Noordzeekanaal. Volgens verschillende berekeningen van doemscenario's zou de zeespiegel in 2050 met vijf cm gestegen zijn, leidt dit echt tot het niet meer kunnen schutten van de zeesluizen? De doemdenkscenario's en de keuzes in het rapport onderschrijft FvD niet. Interruptie: de heer **Valk (**BBB) vraagt of de heer Dessing het ermee eens is dat we van de fossiele brandstoffen af moeten? De heer **Dessing** (FvD) is het daar niet mee eens.

Statenlid **Freeman** (GL) zegt dat wat GL betreft het belangrijk is dat waarde gehecht wordt aan het landschap, de ecologie en de leefbaarheid van het gebied. GL is blij dat het havenbekken niet langer wordt genoemd als serieuze optie voor de Houtrakpolder. GL kan zich vinden in de vernatting van het gebied en de functie van waterberging mits de zorg voor ecologische en landschappelijke waarde van het gebied gewaarborgd wordt.

De heer **Vonk** (PvdA) zegt dat het rapport laat zien dat we redeneren vanuit aantal thema's, zoals haven, industrie, wonen, landschap en water. De natuur komt helaas wat minder aan de orde. Woningbouw in de haven zou een optie kunnen zijn. De heer **Vonk** mist het perspectief op het wereldbeeld van 2050 in het rapport en vraagt zich af of de woonopgave voldoende verbonden is met een gezonde leefomgeving.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) is positief over de verbetering van de wijken die nu op achterstand staan en de aandacht voor de circulaire economie. De ChristenUnie is blij met het ontwikkelperspectief waarin het havenbekken niet meer nodig is. Waar is het jaartal van 2050 op gebaseerd bij het streven naar een emissievrije vaart en waarom kan dit niet eerder?
Mevrouw **Berkvens** (D66) is het eens met de Provincie dat water en bodem sturend moet zijn maar vraagt zich af wat er bedoeld wordt met de flexibiliteit die de Provincie hierbij aangeeft? Wil het college afwijken van deze nationale leidraad en zo ja, met welk doel?
Statenlid **Hanou** (PvdD) vraagt of Gedeputeerde Staten nog voornemens is om bewoners en bedrijven uit te nodigen om hun mening te laten geven over dit rapport. Is het zo dat industrie en economie voorop staan in het Noordzeekanaal Ontwikkelperspectief en dat alle andere voornemens in dit gebied hieraan ondergeschikt zijn? Deelt Gedeputeerde Staten de mening dat het vasthouden aan risicoruimte voor benzine in de nabije toekomst achterhaald is? Is het reserveren voor toekomstige ontwikkelingen niet te voorbarig omdat we deze ontwikkelingen op dit moment nog niet kennen? Wie worden er betrokken bij de uitvoeringsagenda en wat is de reden dat nu al wel de keuze gemaakt om groene ruimte op te offeren voor een transformatiestation en andere energie-infrastructuur, terwijl de risicocontour in beton gegoten wordt verklaard.
De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vindt dat met het oprekken van de risicoruimte wordt gespeeld met levens in stedelijk gebied. Met de bouw van 110.000 woningen in transformatiegebieden ontstaat er een groot probleem.
Mevrouw **Koning** (CDA) vraagt wat de reservelocatie is voor bedrijven die weg moeten uit de haven. Is dit de Houtrakpolder? Zij vraagt duidelijkheid over de manier waarop de versnippering van het landschap doorbroken gaat worden.
De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Rommel**. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat het NZKG een koersdocument is, de afspraken worden opgenomen in een uitvoeringsagenda en daarna volgt een investeringsagenda. De commissie kan de brief 'wensen en opvattingen bij Ontwikkelperspectief NZKG' indien gewenst amenderen of daar een motie op zetten.

In het havengebied is ruimte voor de circulaire economie, juist ook in deze gebieden wordt daarnaar gekeken. De opties voor de Houtrakpolder staan nog open en daar is nog geen besluit over genomen. De zoetwateropgave is heel belangrijk en de Port of Amsterdam heeft dit ook onderschreven. Mocht hier niet voor gekozen worden, dan moet naar andere opties in de omgeving worden gekeken. Met het havenbedrijf, de waterschappen en de gemeente wordt gekeken naar de voorwaarden die worden gesteld aan het havenbekken. Het schutten van de zeesluis is niet aan de orde, op dit moment wordt vooral gekeken hoe het overtollige water geloosd kan worden, daar is de wateropslag juist voor nodig. Wat betreft de alternatieve energiebronnen, in de cluster energiestrategie staat beschreven wat er de komende tijd nodig is qua energiebronnen. Waterstof is niet alleen voor Tata Steel bedoeld maar ook voor andere bedrijven. Gedeputeerde **Rommel** zegt met het Rijk in gesprek te zijn over de financiële slagkracht voor de grondposities. Hoe de grondposities worden ingezet is op dit moment lastig te bepalen, deze zijn voornamelijk voor het havengebied, maar op de grondposities voor de circulaire economie zit een enorme milieubelasting. Er wordt voornamelijk gekeken naar het behoud van het gebied en hierbij zijn water en bodem sturend, hier wordt niet van afgeweken. Het NZKG is een onderdeel van het MRA en daarom vindt daar de studie voor mobiliteit plaats.
De komende vier jaar wordt nauwlettend gekeken naar mogelijkheden met betrekking tot de schuifruimte. Wat betreft het perspectief op 2050 voor Noord Holland, zal steeds naar het gebied gekeken worden met de kennis van dat moment. Het document zal daarop worden bijgesteld waar nodig. Gedeputeerde **Rommel** vindt de vraag over de emissievrije scheepvaart een technische vraag en zal hierop later terugkomen. Het document dat voorligt is een koersdocument, dit wordt opgeleverd aan het Rijk en hierin zijn bewoners en bedrijven nog niet meegenomen. Als op basis van het document de omgevingsvisie wordt aangepast of als er specifieke uitwerkingen zijn, dan worden de belanghebbenden erbij betrokken. Wat betreft voorrang die aan de industrie en economie zou worden gegeven in het Noordzeekanaal Ontwikkelperspectief, wijst gedeputeerde **Rommel** erop dat er zeven thema's zijn die in het hele gebied voorop staan. Niet alleen fossiele brandstoffen vragen risicoruimte, maar ook duurzame brandstoffen vragen dit. De partijen die bij de uitvoeringsagenda betrokken worden, zijn dezelfde als die betrokken zijn bij het bestuursplatform NZKG en het Rijk. Bij de ruimtevraag voor de Houtrakpolder als havenbekken wordt zorgvuldig gekeken naar de ontwikkelingen. De Provincie kijkt hoe versnippering kan worden voorkomen door groen en recreatiemogelijkheden in te vlechten in stedelijk gebied en in haven- en industriegebied.
De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**. Gedeputeerde **Olthof** concludeert dat de leefomgeving in de regio IJmond niet altijd even gezond is en dat er kritisch wordt gekeken naar de verbetering hiervan. Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt of bij de beantwoording van de technische vraag over emissievrije vaart, ook kan worden meegenomen op welke manier dit eerder gerealiseerd kan worden. Gedeputeerde **Rommel** zegt dit toe. Statenlid **Hanou** (PvdD) geeft aan geen antwoord van de gedeputeerde te hebben gekregen op zijn vraag over de huidige en toekomstige emissieruimte en ook niet op de vraag over het opofferen van ruimte voor een transformatorstation. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat zij had aangegeven dat de fossiele brandstoffen uitgefaseerd worden en dat er voor duurzame brandstoffen ook risicoruimte nodig is. Voor een transformatorstation moet worden gekeken hoe dit ruimtelijk kan worden ingepast. De heer **Valk** (BBB) vraagt of er een Plan-B is op de energietransitie als Tata Steel minder waterstof zou afnemen. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat als Tata Steel niet kiest voor groene energie, er op dat moment zal moeten worden gekeken hoe daarmee wordt omgegaan. De heer **Olthof** zal de vragen van de SP, Volt en D66 schriftelijk beantwoorden. De **voorzitter** rondt het agendapunt af en meldt dat het stuk als bespreekstuk naar Provinciale Staten gaat.

**8 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

**8.a Afdoen motie 126-2022 input boeren en tuinders omgevingsverordening**

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer hoe invulling is gegeven aan deze motie.
Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en met gedeputeerde bespreken. De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 126-2022 als afgedaan kan worden beschouwd.
Statenlid **Freeman** (GL) zegt dat GL de motie niet als afgedaan beschouwt omdat wordt gesuggereerd dat de motie een bevestiging van bestaand beleid is. Het tegendeel lijkt waar te zijn omdat bij de waterverdringingsreeks, LTO de enige partij is die geraadpleegd werd bij de afdoening.
Statenlid **Freeman** (GL) vraagt op welke manier er meer gehoor kan worden geven aan de motie.

Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de partijen al betrokken worden als ze beleid gaan vormen bij het traject dat leidt tot de omgevingsverordening. Alle partijen die genoemd staan in de brief zijn agrarische organisaties die regelmatig aan tafel zitten als er over beleid gesproken wordt. Bij de waterverdringingsreeks zijn ook meer partijen betrokken geweest dan alleen LTO.
Op de vraag van de **voorzitter** of de motie hiermee als afgedaan beschouwd kan worden, antwoordt statenlid **Freeman** (GL) dat hij daar op een later moment in de vergadering op wil terugkomen.
Statenlid **Hanou** (PvdD) is het eens met de heer Freeman dat motie nog niet is afgedaan. Statenlid **Van der Waart** (GL) zegt dat de motie niet is afgedaan en GL vraagt om een betere motivatie over hoe de partijen die in de motie genoemd worden, betrokken worden. De **voorzitter** stelt een gewogen peiling voor en vraagt of de commissie ook vindt dat de motie niet is afgedaan. Het voorstel van GL wordt verworpen en de motie is afgedaan met 22 stemmen voor het voorstel van GL en 33 stemmen voor het afdoen van de motie. De motie is hiermee afgedaan.

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

Geen aanmeldingen

**10. B-agenda Mobiliteit**

**10.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda VVD brief OFN inzake Motie reclameafspraken aanpassen duurzaamheidsbeleid**

Toelichting indiener agenderingsverzoek: Er is een brief ontvangen van OFN naar aanleiding van de motie die is aangenomen, waarin de Provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Daarin wordt aangegeven dat de motie niet uitvoerbaar is volgens OFN en mogelijk negatieve financiële gevolgen heeft voor de Provincie NH.
Doel van agendering: Hoe kijkt de Gedeputeerde en andere partijen naar de brief en argumenten van OFN en de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van deze motie?
Behandelvoorstel: De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brief bespreken.
De heer **Boer** (VVD) geeft aan dat de VVD niet voor overheidsbemoeienis is en vindt het vreemd dat er geen reclame gemaakt mag worden voor duurzaam gevangen vis en wel voor plantaardige tofu

die op een milieuonvriendelijke wijze geproduceerd wordt. De heer **Boer** geeft aan dat er wel degelijk financiële gevolgen zijn voor de Provincie Noord Holland en stelt dat de inkomsten uit het lopende contract hard nodig zijn. De uitvoering van deze motie lijkt behoorlijk ingewikkeld. Wat vindt de gedeputeerde van de brief van de exploitant en de conclusie van Gedeputeerde Staten dat dit wel degelijk financiële gevolgen heeft voor de Provincie?
Gedeputeerde **Olthof** zegt dit een belangrijk onderwerp te vinden en heeft een aantal vraagstukken met betrekking tot de uitvoering van deze motie. Hij stelt voor om de vraagstukken uit te werken en toe te sturen aan de commissie. De **voorzitter** meldt dit onderwerp als agendapunt op de B-agenda van de volgende commissievergadering komt.

**10.b.1 Stand-van-zakenbrief goederenvervoer in Noord-Holland**
Toelichting: Zonder goederenvervoer staat alles stil. Sinds het vorige coalitieakkoord is de provincie Noord-Holland actief op het dossier goederenvervoer om de bredere provinciale beleidsdoelen te ondersteunen. In deze stand-van-zakenbrief aan Provinciale Staten staat wat er sinds 2019 bereikt is en welke vervolgstappen gezet worden ter uitvoering van het huidige coalitieakkoord en het vastgestelde beleid.
Behandelvoorstel:
Voorgesteld wordt om agendapunt 10b1 en 10b2 gevoegd te behandelen. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brieven m.b.t. goederenvervoer bespreken.

**10.b.2 Besluitvorming Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland**
Toelichting: Het goederenvervoer in de provincie Noord-Holland is aan het veranderen. De logistiek wordt duurzamer en efficiënter. Vanaf 2025 gaan gemeenten nul-emissiezones invoeren voor de stadslogistiek. Bedrijven zijn intussen bezig om meer logistieke hubs te creëren in de provincie waar goederen op- en overgeslagen worden. Uit onderzoek bij het bedrijfsleven en gemeenten in Noord-Holland blijkt dat er behoefte is aan een eenduidige en gezamenlijke aanpak, met ruimte voor maatwerk, zodat voor ondernemers duidelijk is waar ze aan toe zijn en gemeenten van elkaars kennis en ervaring kunnen profiteren. Dit wordt gedaan via de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland (RUAS), onderdeel van het Regionaal Mobiliteitsprogramma Noord-Holland en Flevoland. Het college van Gedeputeerde Staten heeft de RUAS vastgesteld.
Behandelvoorstel:
Voorgesteld wordt om agendapunt 10b1 en 10b2 gevoegd te behandelen. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde deze brieven m.b.t. goederenvervoer bespreken.

De **voorzitter** geeft het woord aan mevrouw **Den Boer** (BBB). Mevrouw **Den Boer** leest in de brief dat er weinig financiële ruimte is om goederenvervoer duurzaam te maken en dat een aantal projecten niet wordt uitgevoerd. BBB vraagt zich af hoe de prioriteiten gesteld worden en welke projecten doorgaan en welke niet. Welke projecten worden er in het Amsterdam Logistics programma gecoördineerd. Wat was de reden dat het project ‘afval over water’ is gestopt en waarom dit weer wordt opgestart? Hoever zijn we met het Convenant Waterstof? Wat is de status van het onderzoek Waterland? Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of het advies is overgenomen met betrekking tot de helderheid in het beleid over wat wel en niet is toegestaan in bepaalde gebieden. Voor welke partijen geldt dit advies? Hoe ziet Gedeputeerde Staten het traject richting het opzetten van een proeftuin voor waterstoftrucks? Wie worden de eigenaars van deze trucks en wanneer wordt dit uitgevoerd? Is het onderzoek dat Windesheim heeft gedaan met input vanuit het MKB wel

representatief? Er heeft namelijk maar één bedrijf uit Noord Holland Noord meegedaan aan dit onderzoek. In het document Netwerkvisie Logistieke hubs wordt gesproken over afvalstromen in de steden. Er zijn meerdere afvalbedrijven in de verschillende steden, wordt dit vormgegeven door middel van marktwerking? Hoe wordt het afvalvervoer over water vormgegeven en wat wordt er verwacht van de afvalbedrijven? Mevrouw **Den Boer** (BBB) mist de pakketservice in de last en first mijl in het stuk.

De heer **Boer** (VVD) vraagt zich af hoe voorkomen kan worden dat het vervoer en de plannen stil komen te staan in het licht van het tekort aan middelen en de congestie van elektriciteitsnetwerk. Op welk moment in 2024 komt de kernnetstudie over vervoer over water? Hoe zorgen we ervoor dat er voldoende ruimte is voor stads- en regiohubs op strategische locaties?
De heer **Dessing** (FvD) vindt de plannen voor het goederenvervoer onrealistisch vanwege de netcongestie, daardoor staan ook de basisvoorzieningen onder druk. Het beleid is onbetaalbaar voor de kleine ondernemers omdat zij de duurdere elektrische auto's niet kunnen betalen. FvD vindt dit beleid in alle opzichten een drama en vindt dat de Provincie hierin een kritische houding moet aannemen.
De heer **Dijk** (CDA) is ervan overtuigd dat stadslogistiek veel efficiënter kan worden uitgevoerd dan op dit moment het geval is. Het CDA vraagt zich af of scenario twee als een overgangsscenario wordt beschouwd, aangezien scenario drie in de documenten wordt aanbevolen. Hiervoor moet eerst scenario twee worden doorlopen. Is er voldoende capaciteit om op de ingrijpende maatregelen te handhaven?
Statenlid **Hollebeek** (PvdD) uit zijn bezorgdheid over het feit dat de uitgangspunten uit de actieagenda circulaire economie niet zijn gebruikt. De effectiviteitsslag moet niet leiden tot meer vervoersbewegingen en statenlid **Hollebeek** benadrukt dat vooral op stadsniveau de first en last mijl op een schone wijze zou moeten worden afgelegd.
De heer **Faassen** (50PLUS) mist de sturing van de Provincie op bijvoorbeeld milieuzones en de netcongestie. De doelen voor de netcongestie lijken 50PLUS onhaalbaar.
De heer **Van den Berg** (JA21) vraagt of de gedeputeerde op de hoogte is van het feit dat er sinds dit jaar weer een C-rijbewijs nodig is voor het besturen van elektrische busjes omdat deze zwaarder wegen dan 3.500 kilo. Hij vraagt gedeputeerde op dit onderwerp druk uit te oefenen bij het Rijk om de wetgeving hierover te versoepelen.
De heer **Vonk** (PvdA) vindt het een noodzakelijk en goed programma dat vooral gaat over de grootstedelijke problematiek in Noord Holland. Goed dat aandacht is voor een nul emissie vervoerssysteem.
De heer **Bonekamp** (Volt) is blij dat de goederenvervoeraanpak in lijn is met de Europese strategie voor duurzame mobiliteit. Volt zou in de stadslogistiek graag meer aandacht zien voor autonoom vervoer, bijvoorbeeld over water.

**10.c Afdoening motie M4-2021 Behoud servicebalies op stations**

Toelichting: Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie.
Behandelvoorstel:
Bijgaande brief met afdoeningsvoorstel kan de commissie met elkaar en gedeputeerde bespreken.
De commissie Ruimte wordt gevraagd of motie 4-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

De voorzitter geeft het woord aan Statenlid **Van der Waart** (GL). Statenlid **Van der Waart** stelt voor om dit agendapunt door te schuiven naar de volgende vergadering. De **voorzitter** vraagt of de PvdA het hiermee eens is omdat het een motie van deze partij was. Mevrouw **De Boer** (PvdA) is akkoord met afdoening van de motie, hoewel het antwoord teleurstellend is. Mevrouw **Bouhlel** wil de motie doorgeschoven wordt naar de volgende vergadering. De **voorzitter** stelt voor dat de commissie hierover stemt. De commissie stemt voor het doorschuiven van dit agendapunt naar de volgende vergadering.

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

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof.** Gedeputeerde **Olthof** geeft aan de nota schone logistiek te hebben samengesteld en dat daarin op veel vlakken is geprobeerd samen te werken met andere partijen. Uit de veelheid van projecten moeten keuzes worden gemaakt en de financiële middelen zijn beperkt. De Provincie kijkt bij die keuzes naar het belang van Noord-Holland.

De gekozen projecten zijn niet vastomlijnd en de gedeputeerde heeft vooral willen laten zien met welke projecten de Provincie bezig is. Een duidelijke oproep vanuit de sector is dat elke gemeente een eigen beleid maakt. Het bedrijfsleven heeft behoefte aan coördinatie door de Provincie. Er liggen inderdaad enorme uitdagingen op het gebied van energietransitie. Vanuit het bedrijfsleven is de ambitie om te verduurzamen er wel degelijk. De vijfentwintig bedrijven die zijn geselecteerd, zijn een doorsnede van de markt. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan de vraag over de specifieke projecten graag schriftelijk te willen beantwoorden. Bij het onderwerp ‘afval over water’ ontstaat er bij de gemeentes meer behoefte aan deze oplossing, bijvoorbeeld met elektrische duwbakken. De tijd is nu rijp om hierin stappen te zetten. Bij het convenant waterstof is gesproken met transportbedrijven en aanbieders van waterstof en er wordt met alle partijen gekeken of op deze manier vraag en aanbod met elkaar in contact kunnen worden gebracht. De verwachting van de gedeputeerde is dat de netwerkstudie eind Q3 naar de commissie gezonden zal worden. Er loopt een ruimtelijke studie voor het Rijk naar ruimte voor hubs. Er is een hub-strategie voor de logistiek maar ook voor het personenvervoer, hierbij wordt gekeken naar de infrastructuur om de laatste mijl zo schoon mogelijk te laten verlopen. Er wordt onderzoek gedaan naar de ruimtelijke aspecten en de locaties. Gedeputeerde **Olthof** is het oneens met de heer Dessing dat dit desastreus beleid is. Niets doen is geen goed beleid en het bedrijfsleven maakt de beweging naar duurzaamheid ook al. De pakketbezorging kan inderdaad efficiënter, bijvoorbeeld door buiten de stad een hub te realiseren waar de pakketten verzameld worden voor de schone laatste mijl de stad in. Gedeputeerde **Olthof** is het eens met statenlid **Hollebeek** dat het beter is dat er minder geconsumeerd wordt maar goederen moeten nou eenmaal vervoerd worden en dit kan het beste zo schoon en slim mogelijk georganiseerd worden.

De heer **De Moel** (PVV) zegt dat het probleem niet alleen koeriersdiensten betreft maar ook de bouw. Het is niet haalbaar voor de kleine ondernemer en het netwerk kan het ook niet aan. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat daarin ook moet worden gekeken naar vervoer over water en de haalbaarheid hiervan voor de kleine ondernemers om dit in 2025 te realiseren. Hier moet goed over worden nagedacht en daar moet actie op worden ondernomen. De Provincie spreekt hierover met de gemeentes en de ondernemers.

De heer **Dessing** (FvD) wijst op het risico van het effect op het klimaatvraagstuk. De heer **Dijk** (CDA) krijgt graag nog antwoord op de capaciteit van handhaving. Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt hoe de gedeputeerde denkt over de marktwerking bij afvalbedrijven in de steden. Ook wil zij graag weten welk bedrijf als enige in Noord Holland is bevraagd bij het MKB-onderzoek. De heer **Faassen**

(50PLUS) zegt dat gemeenten verschillende ambities hebben en vraagt of de Provincie daar meer sturing op kan geven. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de Provincie daar weinig sturing op kan geven omdat dit niet de rol van de Provincie is. Er moet op inhoud een dialoog aangegaan worden tussen de Provincie, de gemeentes en de markt. Op de vraag van het CDA over de scenario's, geeft de gedeputeerde aan dat scenario twee een overgangsscenario is naar scenario drie. De capaciteit van de handhaving op de ingrijpende maatregelen ligt volgens gedeputeerde **Olthof** vooral bij de gemeentes. We kunnen wel met de gemeentes kijken hoe dit gecombineerd kan worden. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan oog te hebben voor de punten die de heer Dessing noemt maar dat er enorme uitdagingen zijn en daarin moeten met elkaar stappen worden gezet om dat op te lossen. Bij de afvalbedrijven zal net als bij de pakketdiensten sprake zijn van marktwerking. Hierbij moeten afspraken gemaakt worden, dit zit ook in het RUAS. De overige vragen van mevrouw **Den Boer** zullen meegenomen worden in de schriftelijke beantwoording.

**12 Sluiting**

De **voorzitter** dankt de aanwezigen en sluit de vergadering om 23.45 uur

Provincie Noord-Holland

| Onderwerp | Inhoud | Behandeld in datum | Fractie | Portefeuillehouder | Stand van zaken |
|---|---|---|---|---|---|
| streven circulair inkopen wat circulair kan in 2027 (mobiliteit) | gedeputeerde Olthof: Dan motie M135-2023. Nou, laat duidelijk zijn dat we met zijn allen streven om uiteindelijk de circulariteit zo snel mogelijk in te voeren. Dat we ook ten aanzien van ons eigen inkoopbeleid voorop willen lopen daarin en dat we dat ook, denk ook in de organisatie, ook bij de inkoop, verder moeten benadrukken nog een keer. (..) En de andere is, naar de heer De Weerdt: kijk, dit is het streven. Wij proberen inderdaad zoveel mogelijk, wat mogelijk is, om in 2027 circulair in te kopen, dat streven hebben we. Dat lijkt me ook prima. En als 2027 misschien wel te laat is, eerder al met elkaar even terug te koppelen: waar staan we op dat moment. Dus dat we over een tijdje eens gaan praten over 'waar staan we', dat lijkt me prima om die tussenevaluatie te doen. Maar het streven om in 2027 circulair in te kopen wat circulair kan, dat kan ik in ieder geval toezeggen. | 02-10-2023 | Volt | Olthof, J. | |
| haalbaarheid sonderzoek Balkweiterho | Gedeputeerde Beemsterboer vraagt om de vrijheid om de gesprekken in openheid te voeren en te inventariseren wat er aan | 11-09-2023 | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ek te Zwaagdijk-West | oplossingen mogelijk is en daarmee terug te komen bij de commissie. Hij vertrouwt erop dat een samenspel te organiseren is met alle betrokkenen, waar iedereen beter van wordt, niet in de laatste plaats de woningzoekenden. | | | | |
| Eindresultaat Urgentieconferentie en gevolgen voor de Noord-Hollandse OV-concessies | Om de prijsstijging van 11% te compenseren is een budget van 5 miljoen structureel nodig. Daarom is in een eerder stadium de discussie met de NS en Transdev gestart om beter en ander OV t leveren. Binnenkort vinden gesprekken hierover plaats met gemeentebesturen en na de zomervakantie komt GS hierop terug. | 26-06-2023 | | Olthof, J. | |
| Afdoeningsvoorstel motie 75-2020 | Gedeputeerde Olthof op de vraag van de heer Klein (CU): Ja, u krijgt zo snel mogelijk en ruim van te voren duidelijkheid over eventueel een vaste oeververbinding of anders het alternatief van hoe gaan we om met de pont. Wellicht dit jaar nog. | 20-02-2023 | CU | Olthof, J. | |
| Aanpak en Monitor investeringsstrategie Noord- | De viewer komt beschikbaar na de verkiezingen als die hier behandeld wordt. Er wordt elke dag nog hard gewerkt om dit instrument zo goed mogelijk beschikbaar te krijgen. | 20-02-2023 | | Olthof, J. | Dit komt terug bij de vaststelling iNHi. |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Hollandse infrastructuur (iNHi) | | | | | |
| Mondelinge vragen inzake Opheffen bushalte verzorgingshuis | Gedeputeeerde Olthof: Ja, er is een betaalbaar alternatief. Mensen die slecht ter been zijn, kunnen ook de Wmo-taxi bestellen. Daar kunnen ze ook een kaart voor krijgen bij Gooi en Vechtstreek. De kosten van Wmo-taxi's zijn vergelijkbaar met de kosten voor het openbaar vervoer. Ik zal het nog wel met de collega's ook van Gooi en Vechtstreek, met de gemeente, nog eens een keer bespreken om te kijken of dat nog een keer extra onder de aandacht gebracht kan worden. | 19-12-2022 | ChristenUnie | Olthof, J. | Beantwoording zal spoedig volgen. |
| Gebiedsgerichte ontheffingen in het kader van de Wet natuurbescherming | Gedeputeerde Rommel heeft met gemeenten en woningbouwers overlegd over een betere bescherming van specifieke soorten. De eenmalige gebiedsaanpak wordt geëvalueerd en er wordt een monitoringsplan opgesteld. Dit wordt later met PS gedeeld worden. Zodra er meer zicht ontstaat op de afronding van de evaluatie, wordt PS hierover geïnformeerd. | 07-06-2021 | | Rommel, E.<br>Kocken, R. | |
| Wensen en bedenkingen Verstedelijkin | Toegezegd wordt om met gedeputeerde Olthof de wens van de PvdA te bespreken om indien er bruggen over het IJ worden aangelegd, ook | 07-06-2021 | | Rommel, E. | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| gsstrategie MRA | een OV-rail- of tramverbinding aan te leggen naar dit gebied, evenals de functiewijziging op de Achtersluispolder/Havenstad, mits de randvoorwaarden in acht genomen worden en de nautische en maritieme ruimte in het havengebied geborgd is. | | | | |
| Wensen en bedenkingen Verstedelijkingsstrategie MRA | Toegezegd wordt in het 3e concept van het MRA op de volgende punten aan te passen c.q. duidelijker te maken: - de tekst dat GS niet voornemens is om bedrijventerreinen te verplaatsen voor woningbouw, maar als er plaatsen vrijkomen op bedrijventerreinen door vertrek van bedrijven, deze dan beschikbaar zijn voor andere functies - dat met de tekst over 'regio' en 'MRA' hetzelfde wordt bedoeld, - de relevante tekst over deelname aan het platform Ruimte door Hoogheemraadschap AGV met het oog op de waterbuffering. | 07-06-2021 | | Rommel, E. | GS is geen penvoerder van de Verstedelijkingsstrategie MRA. Bij het 3e concept kan dit terugkomen. |
| Monitoring Aardkundige monumenten | Mw. Van Wijnen (GL): Onze motie aardkundige monumenten heeft ook een positief pre advies. Vragen die over waren gebleven uit de commissiebehandeling. Er zijn wat kleine gebiedjes uit die aardkundige monumenten verdwenen. Die zijn niet opgenomen in het BPL en niet in NNN. Dat willen we graag monitoren. | 22-10-2020 | | Loggen, C. | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Als de toelichting een toezegging kan worden dan trekken we de motie wellicht in. Gedeputeerde Loggen zegt dit toe. | | | | |
| Onderzoek tegengaan verrommeling en verkrotting kassen | De VVD vraagt ook hoe Gedeputeerde Staten omgaan met het tegengaan van verrommeling en verkrotting van kassen et cetera, nu de Ruimte-voor-ruimteregeling wordt beperkt. Het is wel wat huiswerk, maar ik zou hier ook een onderzoek naar willen doen. Het is een specifieke problematiek, die op een aantal plekken in de provincie voorkomt. Ik zou daar graag met een onderzoek komen. Hoe kunnen we daar het meest effectief mee omgaan? | 22-10-2020 | | Loggen, C. | |
| Verkenningen discussielocaties | Gedeputeerde Loggen geeft aan dat er voor Castricum, Uitgeest, Wijdemeren en Schagen verkenningen worden gedaan. Zodra die helder zijn, zullen ze ter kennisname met PS worden gedeeld. … Gedeputeerde stelt de volgende afspraak voor. Als uit de verkenning blijkt dat de regels in de Omgevingsverordening goed gevolgd zijn en niet leiden tot een verandering, dan hoeft die discussie zijns inziens niet opnieuw gevoerd te worden. Op het moment dat die wel tot verandering leidt, komt gedeputeerde daar bij PS op terug. De | 29-09-2020 | | Loggen, C. | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | heer Voskuil (PvdA) geeft aan dat de Omgevingsverordening ook voor PS een leerproces is. Hij zou het waarderen als gedeputeerde het vanuit dat perspectief beschouwt. Zou hij er derhalve ook een half A'4tje aan kunnen wijden als er geen wijzigingen zijn, zodat PS zich de termen uit de Omgevingswet en -verordening een beetje eigen kunnen maken? Gedeputeerde Loggen gaat daarmee akkoord, mits PS hem toestaan dat hij dat in geval van geen verandering enkel informatief doet. Ingeval zich wel een verandering voordoet zal gedeputeerde PS actief informeren. Dan ontstaat het gewenste onderscheid. | | | | |

Provincie Noord-Holland

| Nummer | Onderwerp | Inhoud | Datum PS | Indiener | Portefeuillehouder | Stand van zaken GS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| M133-2023 | Motie: Circulair, laat maar zien. | 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 nemen met relevante partijen (gemeenten etc.) PS zo snel mogelijk in te lichten over de mogelijkheden van zo'n pilotproject. | 02-10-2023 | Jorna, E.M. (PvdD) | Beemsterboer, J. | |
| M256-2022 | Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid. | PS verzoekt het college om: - de exploitant te informeren over dit besluit en de overeenkomst met betrekking tot reclame uitingen met producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten aan te passen in lijn met dit besluit. | 19-12-2022 | Muurlink, A.J.M. (PvdA) | Olthof, J. | 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 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. |
| M192 - 2022 | Motie Een veiligere rijksweg N9 | PS verzoeken GS: - Zowel bij Rijkswaterstaat als het Rijk aan te dringen op infrastructurele maatregelen die daadwerkelijk een grote bijdragen leveren aan het terugdringen van het aantal verkeersongevallen op de N9 en hierbij aan te geven dat zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten van Noord-Holland het Rijk verzoeken om de uitkomsten van de motie De Pater-Postma en Dijkstra een verder inhoudelijk vervolg te geven. | 14-11-2022 | Heijnen, D.G. (CDA) | Olthof, J. | 02-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 Zowel bij het Rijk (ministerie en kamerleden) als bij Rijkswaterstaat wordt bestuurlijk, ambtelijk en via public affairs continu aangedrongen op infrastructurele maatregelen die daadwerkelijk een grote bijdragen leveren aan de verkeersveiligheid op de N9. 19-01-2023 Een bestuurlijk overleg wordt voorbereid om de inhoud van de motie met het ministerie te bespreken. De Tweede Kamer heeft op 28 november een nieuwe motie aangenomen aangaande de N9, mede op aandringen van de provincie. Hierin |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | verzoekt de Kamer het kabinet in samenwerking met de provincie Noord-Holland te bezien welke stappen er gezet kunnen worden om de N9 veiliger te maken en de Kamer uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023 over de voorgenomen acties te informeren. Hierover vindt ambtelijk overleg plaats met het ministerie en wordt een bestuurlijk overleg voorbereid. Tevens zijn wij ambtelijk in gesprek met Rijkwaterstaat en de regiogemeenten over de uitvoering van kleine maatregelen op de N9 door Rijkswaterstaat. |
| M126 - 2022 | Motie Input boeren en tuinders bij Omgevings verordening | PS Verzoeken het college van GS om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren als de provincie input zoekt voor wijzigingen die doorgevoerd gaan worden in de omgevingsverordening | 04-07-2022 | Wijnen, van T.K. (GroenLinks) | Rommel, E. | 02-08-2023: Bij brief met nummer 2036950/2036958 d.d. 14 juni 2023 hebben wij u voorgesteld om de motie als afgedaan te beschouwen. Hij is onderdeel geweest van de besluitvorming in PS van 10 juli 2023. 05-06-2023 Een brief aan PS over afdoening van de motie volgt begin juni. 16-06-2023: uit GS-besluitenlijst d.d. 13-06-2023: Provinciale Staten hebben met motie M126-2022 opgeroepen om naast LTO ook andere ondernemersorganisaties van boeren en tuinders te consulteren voor wijzigingen in de omgevingsverordening. Het college van Gedeputeerde Staten geeft per brief weer hoe invulling is gegeven aan deze motie. Besluit GS: 1. De brief aan Provinciale Staten te verzenden 2. Provinciale Staten te verzoeken motie M126-2022 als afgedaan te beschouwen. 24-01-2023 Geen wijzigingen. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | 25-10-2022 Geen wijzigingen 22-08-2022 Bij de volgende actualisatie van de Omgevingsverordening zullen wij de verschillende landbouworganisaties betrekken. |
| M53-2022 | Motie Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB) | PS verzoeken GS: - pilots Verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing uit te voeren in diverse woonregio's, gericht op de huisvesting van plattelandsouderen, plattelandsjongeren of vormen van begeleid wonen. | 23-05-2022 | Hollebeek, J.P. (PvdD) | Rommel, E. | 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 | 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 | 07-03-2022 | Terwal, K.J. (VVD) | Olthof, J. | 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 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten | te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen. | | | | 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. |

Provincie Noord-Holland

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| M7-2022 | Motie: 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast' | PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de 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. | 31-01-2022 | Jensen, E.H.W. (JA21) | Olthof, J. | 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) |
| M216-2021 | Motie bij de begroting jongerenperspectief op bereikbaarheid | PS verzoekt het college: • Om in gesprek te gaan met de jongeren van de NJR jongerendag over mobiliteit • Om de uitkomsten van de NJR jongerendag mee te nemen in het mobiliteitsbeleid voor zover het past binnen het budget en de ambities van provincie Noord-Holland. | 08-11-2021 | Doevendans, S. (PvdA) | Olthof, J. | 02-08-2023 Geen wijzigingen 05-06-2023 De scholierenchallenges hebben inmiddels plaatsgevonden. Binnenkort volgt een afdoeningsvoorstel. 19-01-2023 Geen wijzigingen 31-10-2022 Aan deze motie is deels uitvoering gegeven. De provincie heeft gesproken met het bestuur van de NJR. Van het debat op de NJR jongerendag is een transcript gemaakt dat met de provincie is gedeeld. Helaas stond hier geen directe informatie in over het jongerenperspectief op bereikbaarheid. Aangezien het bestuur geen contactgegevens van de deelnemers beschikbaar heeft, kunnen wij deze jongeren niet alsnog bevragen. Het jongerenperspectief op bereikbaarheid wordt nu op een andere manier gezocht. Voor het komende schooljaar is door de provincie op twee middelbare scholen in Noord-Holland een scholieren challenge gepland, waarbij mobiliteitsvraagstukken centraal staan. De |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | lessen hieruit worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het provinciaal mobiliteitsbeleid. Zodra de scholieren challenge heeft plaatsgevonden en de resultaten bekend zijn, volgt een afdoeningsvoorstel voor deze motie. Dit is naar verwachting in Q2 2023. 07-09-2022 Aan deze motie wordt uitvoering gegeven. De provincie heeft gesproken met het bestuur van de NJR. Van het debat op de NJR jongerendag is een transcript gemaakt dat met de provincie is gedeeld. Helaas stond hier geen directe informatie in over het jongerenperspectief op bereikbaarheid. Aangezien het bestuur geen contactgegevens van de deelnemers beschikbaar heeft, kunnen wij deze jongeren niet alsnog bevragen. Het jongerenperspectief op bereikbaarheid wordt nu op een andere manier gezocht. Voor het komende schooljaar is door de provincie op twee middelbare scholen in Noord-Holland een scholieren challenge gepland, waarbij mobiliteitsvraagstukken centraal staan. De lessen hieruit worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het provinciaal mobiliteitsbeleid. Nadat de challenges hebben plaatsgevonden, worden Provinciale Staten hierover geïnformeerd (medio 2023). 19-04-2022 De provincie is in gesprek met het bestuur van de NJR. De jongeren die deelnamen aan het debat over mobiliteit op 10 november 2021 komen uit verschillende |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | delen van de provincie en het bestuur heeft hun contactgegevens helaas niet beschikbaar. Van het debat is wel een transcript gemaakt dat met de provincie wordt gedeeld zodra de NJR deze beschikbaar heeft. Vervolgens wordt gekeken of op basis van dit transcript contact kan worden gelegd met de debaters en/of dat er lessen uit het debat getrokken kunnen worden voor het provinciaal mobiliteitsbeleid. 11-01-2022 Er is contact gezocht met de Nationale Jeugdraad over de mobiliteitsoplossingen die zijn opgehaald tijdens de NJR jongerendag. De inhoudelijke gesprekken over deze oplossingen en hoe ze meegenomen kunnen worden in het provinciale mobiliteitsbeleid moeten nog plaatsvinden. |
| M167 - 2021 | Motie Verdere uitrol infrastructuur van gerecycled plastic bij positieve pilotresultaten | PS Verzoekt Gedeputeerde Staten: - Provinciale Staten op de hoogte te houden van de ervaringen en lessons learned van de pilot PlasticRoad in het fietspad bij de N247 - Bij (tussentijdse) positieve resultaten te onderzoeken of een verdere uitrol van genoemd concept in de provinciale infrastructuur haalbaar en betaalbaar is | 13-09-2021 | Terwal, K.J. (VVD) | Olthof, J. | 02-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 De pilot PlasticRoad is meegenomen in het projectdeel N247 Noord. Het onderzoek naar de grondgesteldheid vergt iets meer tijd dan voorzien. Op basis van de huidige planning zal medio 2024 de uitvoering starten. De oplevering wordt begin 2026 voorzien. 24-01-2023 De stand van deze motie is dat dit meegenomen wordt bij de doorstart van het projectdeel N247 Noord. 24-10-2022 Er wordt gewerkt aan de snelle doorstart van N247-Noord, waarin de PlasticRoad in het fietspad is voorzien. Op basis van de planning zal begin 2024 de uitvoering starten van het |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | noordelijk projectdeel inclusief de pilot Plasticroad in het fietspad. Oplevering wordt voorzien in 2025. 15-08-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. Op basis van de laatste planning zal in 2024 de uitvoering starten van het noordelijk projectdeel inclusief de pilot Plasticroad in het fietspad. 20-04-2022 (idem als volgende actualisatie) 11-01-2022 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De gewijzigde aanpak van het totale project N247 wordt naar verwachting in het eerste kwartaal 2022 gepresenteerd. Dan is ook meer duiding te geven over de uitvoering van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247. 28-10-2021 Door vertraging van het totale project N247 is ook de pilot van de PlasticRoad in het fietspad bij de N247 vertraagd. De aanleg zal meegenomen worden in de herziene projectplanning N247 en wordt niet meer in 2022 verwacht. |
| M4-2021 | Motie Behoud loketfunctie o.a. op stations Alkmaar, | PS verzoekt het college: (Eventueel samen met GS-en van andere provincies) met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. | 01-02-2021 | Doevendans, S. (PvdA) | Olthof, J. | 09-10-2023: uit besluitenlijst GS d.d. 19-09-2023: Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Hoorn en Hilversum | | | | | behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie. Besluit GS: 1. De brief aan Provinciale Staten te verzenden 2. Provinciale Staten te verzoeken motie M4-2021 als afgedaan te beschouwen. 09-08-2023: Er gaat een brief naar PS met het verzoek om deze motie als afgedaan te beschouwen 05-06-2023 Er is bestuurlijk overleg geweest waarbij NS heeft aangegeven dat de loketten niet meer behouden kunnen worden. NS heeft op verzoek van gemeenten en provincie beloofd op zoek te gaan naar andere manieren om service aan de reizigers te kunnen bieden. Onlangs is op station Alkmaar hiervoor een pilot opgestart. De motie kan worden afgedaan. 19-01-2023 NS heeft eerder in een bestuurlijk overleg afgesproken op zoek te gaan naar creatieve/alternatieve oplossingen voor het verdwijnen van de publieksbalies. Er loopt nu een pilot op station Alkmaar waarbij reizigers via een videoscherm NS-medewerkers vragen kunnen stellen. De resultaten van deze proef worden medio februari 2023 verwacht en bepaalt ook of deze proef verder wordt uitgerold. De resultaten willen we graag afwachten, omdat dit relevant is voor beantwoording en daarmee het kunnen afdoen van de motie. 31-10-2022 NS heeft in een bestuurlijk overleg met de wethouders van Alkmaar, Hoorn en gedeputeerde Olthof |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | aangegeven nog op zoek te willen gaan naar andere oplossingen nu de servicebalies op de stations van Alkmaar, Hoorn en Hilversum verdwijnen. Het idee is nu om als proef een digitaal scherm te plaatsen op station Alkmaar. Mensen die vragen hebben over de dienstregeling , kunnen via aanraking van het scherm in contact komen met een medewerker van NS. Bij succes van de proef zal deze worden uitgebreid naar de andere stations. 18-08-2022 Er heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de wethouders van Alkmaar, Hoorn en NS. Gedeputeerde Olthof was hier ook bij aanwezig. We hebben daar ons ongenoegen nogmaals geuit over het sluiten van de servicebalies en met name over de wijze waarop dit is gecommuniceerd door NS. NS heeft aangegeven dat het besluit definitief is. Het kan niet meer worden teruggedraaid. Vervolgens hebben bestuurders er op aangedrongen of er nog ruimte is om te zoeken naar creatieve oplossingen (i.e. een servicebalie onderbrengen bij bijvoorbeeld de plaatselijke bloemist). NS heeft, na intern beraad, toegezegd hierover met ons de komende tijd het gesprek aan te gaan. 17-03-2022 (idem als volgende actualisatie) 11-01-2022 De Raad van Bestuur van NS heeft begin januari definitief een besluit genomen over het serviceaanbod op de stations. Voor de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | betekent dit concreet dat de informatiebalie en de servicemedewerkers die normaliter op het station of perron aanwezig zijn, verdwijnen. De Ondernemingsraad van NS wordt de komende maand nog in de gelegenheid gesteld om beroep aan te tekenen tegen dit besluit. De implementatie van de plannen zal naar verwachting in februari van start gaan. Gedeputeerde Olthof heeft begin 2022 een gesprek gehad met de Regiodirecteur van de NS. Er wordt binnen de NS, op verzoek van gemeenten en provincie, bekeken wat er nog mogelijk is qua aanvullende oplossingen tijdens de implementatie (bijv. specifieke oplossingen voor minder-validen, samenwerken met busvervoerder bij het aanbieden van reisinfo etc.). Medio februari zal NS hier meer duidelijkheid over kunnen geven. 03-11-2021 Op 28 oktober 2021 heeft gedeputeerde Olthof met de directie van NS gesproken. Afgesproken is om samen met de gemeente Hoorn en de gemeente Alkmaar op zoek te gaan naar een oplossing voor de tijdelijke sluiting van de servicebalies op stations Hoorn en Alkmaar. 23-06-2021 Er zijn nog gesprekken gaande tussen de Raad van Bestuur van NS en de vakbonden over het behoud van de loketfunctie. Na de zomer wordt er naar verwachting een besluit genomen of de loketfunctie op onder andere de in de motie genoemde stations |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | daadwerkelijk verdwijnt. 17-03-2021 Op 15 april staat een gesprek gepland met Jeroen Olthof en regiodirectie van NS. Dan zal er gesproken worden over de sluiting van de loketten en ook over het voornemen van NS om de functie van procesleider op te heffen op o.a. station Haarlem |
| M187 - 2020 | Optimaal onderhoud en snelfietsroutes | PS vragen het college van GS : - een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het fietspad van de toekomst - daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen. | 16-11-2020 | Steeman, M.C. (D66) | Olthof, J. | 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 | 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 andere mogelijkheden er daarvoor zijn - Provinciale Staten van de uitkomsten van dit onderzoek op de hoogte te brengen. | 16-11-2020 | Steeman, M.C. (D66) | Olthof, J. | 02-08-2023: Om gebruik te kunnen maken van landelijk onderzoek dat momenteel plaatsvindt naar veerponten i.s.m. o.a. andere provincies, Rijkswaterstaat, 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 | 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 | 22-10-2020 | Voskuil, L.Hj (PvdA) | Kocken, R. | 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 | 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 lokale en regionale natuurorganisaties te betrekken. | 05-10-2020 | Wijnen, van T.K. (GroenLinks) | Kocken, R. | 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. |

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13726 |
| **Extern Zaak ID** | 2123420 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 4.a |
| **Titel** | Financiën: Laatste begrotingswijzing 2023 (A-agenda alle commissie nov 2023) |
| **Organisatieonderdeel** | CZ/FIN |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

**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 2023 op basis van de huidige verwachtingen.

Provincie Noord-Holland

2023

VOORDRACHT

**Provinciale Staten van Noord-Holland**

**Haarlem, 31 oktober 2023**

**Onderwerp: Laatste begrotingswijziging 2023**

**Kenmerk:** 2123420/2127032
**Bijlagen:**
- Laatste begrotingswijziging 2023

## 1. Inleiding

Hierbij bieden wij u de laatste begrotingswijziging 2023 aan. De laatste begrotingswijziging is onderdeel van de Noord-Hollandse planning-en-controlcyclus die bestaat uit de kaderbrief, de begroting, begrotingswijzigingen en de jaarstukken. In deze laatste begrotingswijziging worden de geraamde inkomsten en uitgaven in 2023 bijgesteld op basis van de actuele verwachtingen.

In deze voordracht leggen wij u naast de begrotingswijziging ook een kredietbesluit vanuit het integraal meerjarenprogramma infrastructuur voor en een aanpassing looptijd van een reserve.

## 2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

De laatste begrotingswijziging is een standaard onderdeel van de P&C-cyclus en stelt Provinciale Staten in staat om het budgetrecht uit te oefenen.

## 3. Toelichting

*Financiële ontwikkelingen*
Het begrotingsresultaat in de laatste begrotingswijziging wordt met € 20,6 miljoen voordelig bijgesteld. Het begrotingsresultaat wijzigt van € 10,1 miljoen voordelig naar € 30,7 miljoen voordelig.

## Saldo van lasten en baten per programma (x €1.000)

| min is voordelig | Begroot 2023 voor laatste wijziging | Laatste begrotings-wijziging | Begroot 2023 na laatste wijziging |
|---|---|---|---|
| 1 Openbaar bestuur | 28.518 | -3.613 | 24.905 |
| 2 Klimaat en Milieu | 78.071 | -6.793 | 71.278 |
| 3 Ruimte en Water | 40.545 | -7.078 | 33.467 |
| 4 Bereikbaarheid | 276.392 | -52.575 | 223.817 |
| 5 Groen | 136.289 | -27.186 | 109.103 |
| 6 Economie, cultuur en welzijn | 49.971 | -2.509 | 47.462 |
| 7 Economisch herstel en duurzaamheid | 16.977 | -3.568 | 13.409 |
| 8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering | -435.018 | -8.534 | -443.552 |
| **Totaal saldo van lasten en baten** | **191.745** | **-111.856** | **79.889** |
| Stortingen | 212.139 | -463 | 211.676 |
| Onttrekkingen | -413.959 | 91.662 | -322.297 |
| **Totaal mutaties reserves** | **-201.820** | **91.199** | **-110.621** |
| **Begrotingsresultaat** | **-10.076** | **-20.657** | **-30.733** |

*Toelichting financiële ontwikkelingen die het resultaat beïnvloeden*

Hieronder is het overzicht opgenomen van de mutaties in deze begrotingswijziging die een effect hebben op het begrotingsresultaat. In hoofdstuk 3 wordt op programma niveau een uitgebreidere specificatie gegeven van de voorgestelde wijzigingen in de begroting 2023.

### Verkort overzicht financiële ontwikkelingen die het resultaat beïnvloeden (bedragen x € 1.000)

#### Financiële ontwikkelingen die het resultaat beïnvloeden

| Ontwikkeling | Financieel effect op het Begrotingsreslutaat (x €1 mln.) | Voordelig (V) / Nadelig (N) |
|---|---|---|
| **Begrotingsresultaat voor laatste begrotingswijziging** | **-10,1** | **V** |
| *Financiële ontwikkelingen met impact groter dan € 200.000* | | |
| P1. Openbaar bestuur: minder opdrachtverlening i.v.m. coalitievorming | -0,3 | V |
| P2. Klimaat en milieu: hogere leges WABO | -1,5 | V |

| | | |
|---|---|---|
| P2. Klimaat en milieu: minder indexatie nodig dan voorzien in kaderbrief | -1,7 | V |
| P2. Klimaat en milieu: naverrekening eindafrekening 2022 OD NZKG | -0,3 | V |
| P3. Ruimte en water: hogere huur en pacht baten | -0,3 | V |
| P3. Ruimte en water: hogere baten verkopen gronden | -2,3 | V |
| P4: Bereikbaarheid: aanpassing | -3,6 | V |
| P5. Groen: hogere uitkering faunaschade | 1,3 | N |
| P5: Groen: minder indexatie nodig dan voorzien | -0,4 | V |
| P5. Groen: bijstelling budget recreatievoorziening | -0,4 | V |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: hogere rentelasten | 0,7 | N |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: hogere opbrengsten Schatkistpapier | -0,7 | V |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: ophoging Provinciefonds | -3,5 | V |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: storting voorziening | 2,0 | N |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: aframing macro-economische tegenvallers | -4,4 | V |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: afrekenverschillen | -3,1 | V |
| Overige saldo mutaties < € 200.000 | -0,5 | V |
| **Totaal effect laatste begrotingswijziging Niet budget neutrale wijzigingen** | **-19,0** | **V** |
| Uitgestelde Intenties (zie tabel UI) | -1,6 | V |
| **Begrotingsresultaat na laatste begrotingswijziging** | **-30,7** | **V** |

## 4. Kredietaanvraag integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI)

In de Financiële Verordening is opgenomen dat kredieten bij de vaststelling van de begroting (-swijziging) ter besluitvorming aan Provinciale Staten worden voorgelegd. Per kredietaanvraag melden wij welk bedrag uiteindelijk ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen komt.
Vanwege het feit dat de uitvoering op korte termijn gestart gaat worden kan met onderstaande kredietaanvraag niet gewacht tot het reguliere moment, de EBW2024.

Ter uitvoering van het iMPI vragen wij u het volgende krediet beschikbaar te stellen:

a. **09D01-01 - Vervanging - Burgemeester Visserbrug - remmingwerken en wachtplaats oostzijde** **€ 730.000**
   Financieel: Het krediet komt ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen. (jaar ingebruikname: 2024 / afschrijvingstermijn: 50 jaar)
   Omschrijving project: De huidige remmingwerken en wachtplaats aan de oostzijde van de Burg. Visserbrug te Den Helder zijn einde levensduur en worden vervangen. Het project wordt hiermee gepromoveerd naar de realisatiefase.
   Reden kredietaanvraag:
   Het streven is nog dit jaar te starten met de uitvoering.

## 5. Instellingsbesluit reserve Groene Uitweg en reserve subsidie economisch herstel en duurzaamheid

Verzocht wordt om instemming met het herzien van het Instellingsbesluit van de Reserve Groene Uitweg i.v.m. het aanpassen van de einddatum van de reserve. Het verzoek is om de looptijd op onbepaald te zetten overeenkomstig met het reserve Subsidie Groene Uitweg.

De reserve subsidie Economisch Herstel en Duurzaamheid is gekoppeld aan één operationeel doel, wat leidt tot het instellen van één nieuwe reserve voor deze subsidie. Hieronder is het voorgestelde instellingsbesluit voor deze reserve opgenomen.

| | ***Reserve subsidies Economisch Herstel en Duurzaamheid*** |
|---|---|
| *Functie* | *Doelgericht bestemmingsreserve* |
| *Doel* | *De reserve dient als financiële dekking voor de verplichting die de provincie is aangegaan bij het verlenen van subsidies binnen dit operationeel doel.* |
| *Programma* | ***7. Economisch Herstel en Duurzaamheid*** |
| *Voeding* | *Voeding vindt plaats vanuit reeds bestaande reserve Economisch Herstel en Duurzaamheid binnen het operationeel doel op basis van het daadwerkelijk verleende bedrag aan subsidies. GS worden geautoriseerd om bij het verlenen van een subsidie waarvoor de last niet geheel in dat boekjaar kan worden genomen het verleende bedrag over te hevelen naar deze reserve.* |
| *Looptijd* | *2024* |
| *Maximale hoogte* | *De maximale hoogte van de reserve wordt bepaald door het totale bedrag aan verleende subsidies binnen het operationeel doel minus de reeds genomen lasten voor deze subsidies.* |

## 6. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

dhr. A.Th.H. van Dijk, voorzitter

mw. M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

**Ontwerpbesluit**

Nr. 1723334/1723335

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 31 oktober 2023;

**besluiten:**

1. Ter uitvoering van het iMPI het volgende krediet beschikbaar te stellen:
   - a.09D01-01 - Vervanging - Burgemeester Visserbrug - remmingwerken en wachtplaats oostzijde *ten laste van de kapitaallasten vervangingsinvesteringen*

2. De reserve voor de looptijd van de Reserve Groene Uitweg te verlengen tot 31-12-2030 en Eén reserve voor verleende subsidies in te stellen conform de in deze voordracht opgenomen instellingsbesluit;

3. De in deze laatste begrotingswijziging 2023 opgenomen stortingen in- en onttrekkingen aan de reserves vast te stellen;

4. De Laatste begrotingswijziging 2023 vast te stellen;

5. De gewijzigde lijst met subsidies buiten uitvoeringsregeling vast te stellen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier

# Laatste begrotingswijziging 2023

# Inhoudsopgave

1 Inleiding en leeswijzer ..... 3
2 Financieel overzicht ..... 4
3 Overzicht per programma ..... 8
Programma 1 Openbaar bestuur ..... 8
Programma 2 Klimaat en Milieu ..... 10
Programma 3 Ruimte en Water ..... 14
Programma 4 Bereikbaarheid ..... 19
Programma 5 Groen ..... 25
Programma 6 Economie, cultuur en welzijn ..... 31
Programma 7 Economisch herstel en duurzaamheid ..... 33
Programma 8 Overzicht Financien en bedrijfsvoering ..... 35
4 Bedrijfsvoering ..... 38
5 Overzicht begrote mutaties reserves ..... 39
6 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling ..... 44

# 1 Inleiding en leeswijzer

*Inleiding*
Voor u ligt de laatste begrotingswijziging 2023. De laatste begrotingswijziging is onderdeel van de Noord-Hollandse planning-en-controlcyclus die bestaat uit de kaderbrief, de begroting, begrotingswijzigingen en de jaarstukken. In deze laatste begrotingswijzigingen zijn de geraamde inkomsten en uitgaven in 2023 bijgesteld op basis van de actuele verwachtingen. Daarnaast worden uw Staten in de laatste begrotingswijziging verzocht om in te stemmen met uitgestelde intenties. Door in te stemmen met uitgestelde intenties wordt budget voor incidentele beleidsintenties uit 2023 doorgeschoven naar 2024.

*Leeswijzer*
Hoofdstuk 2 bevat de samenvatting met daarin het overzicht van de financiële ontwikkelingen die zijn opgenomen in deze begrotingswijziging. In hoofdstuk 3 zijn de voorgestelde begrotingswijzigingen per begrotingsprogramma nader toegelicht. Per begrotingsprogramma staat een financiële tabel waarop het budgetrecht van uw Staten van toepassing is. Onder de tabel staat een toelichting waarin de voorgestelde financiële bijstellingen op operationele doelen groter dan € 100.000 zijn toegelicht. In hoofdstuk 4 vindt u een overzicht van de begrote capaciteitskosten in 2023 en de verdeling hiervan over de begrotingsprogramma's. Hoofdstuk 5 bevat een overzicht van de in 2023 begrote stortingen en onttrekkingen in/aan de reserves na deze laatste begrotingswijziging. Tot slot staan in hoofdstuk 6 de voorgestelde wijzigingen voor de subsidies buiten uitvoeringsregeling.

# 2 Financieel overzicht

## 2.1 Verloop begroting 2023

| Verloop begroting 2023 ( x € 1.000 ) | Saldo |
|---|---|
| Begroting 2023 | 1.650 |
| Eerste begrotingswijziging 2023 | 4.459 |
| Kaderbrief 2024 | -5.461 |
| Tweede begrotingswijziging 2023 | -10.723 |
| Laatste begrotingswijziging 2023 | -20.657 |
| **Begroting totaal na Laatste begrotingswijziging** | **-30.733** |

## 2.2 Laatste begrotingswijziging in één oogopslag

Saldo van lasten en baten per programma (x €1.000)

| min is voordelig | Begroot 2023 voor laatste wijziging | Laatste begrotings-wijziging | Begroot 2023 na laatste wijziging |
|---|---|---|---|
| 1 Openbaar bestuur | 28.518 | -3.613 | 24.905 |
| 2 Klimaat en Milieu | 78.071 | -6.793 | 71.278 |
| 3 Ruimte en Water | 40.545 | -7.078 | 33.467 |
| 4 Bereikbaarheid | 276.392 | -52.575 | 223.817 |
| 5 Groen | 136.289 | -27.186 | 109.103 |
| 6 Economie, cultuur en welzijn | 49.971 | -2.509 | 47.462 |
| 7 Economisch herstel en duurzaamheid | 16.977 | -3.568 | 13.409 |
| 8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering | -435.018 | -8.534 | -443.552 |
| **Totaal saldo van lasten en baten** | **191.745** | **-111.856** | **79.889** |
| Stortingen | 212.139 | -463 | 211.676 |
| Onttrekkingen | -413.959 | 91.662 | -322.297 |
| **Totaal mutaties reserves** | **-201.820** | **91.199** | **-110.621** |
| **Begrotingsresultaat** | **-10.076** | **-20.657** | **-30.733** |

# 2.3 Samenvatting Laatste begrotingswijziging

## 2.3.1 Niet Budgettair Neutrale wijzigingen (NBN)

Niet budget neutrale wijzigingen zijn de mutaties in de laatste begrotingswijziging die het begrotingsresultaat beïnvloeden. Het begrotingsresultaat wordt in de laatste begrotingswijziging met € 16,3 miljoen voordelig bijgesteld. Het verwachte begrotingsresultaat komt daarmee op € 26,3 miljoen (voordelig). In de onderstaande tabel worden de mutaties die het begrotingsresultaat beïnvloeden weergegeven. Uitgebreidere informatie over de niet budget neutrale wijzigingen is te vinden in hoofdstuk 3. Hierin staan per programma de mutaties toegelicht. Deze wijzigingen zijn aangeduid met het kenmerk 'NBN'.

Financiële ontwikkelingen die het resultaat beïnvloeden

| Ontwikkeling | Financieel effect op het Begrotingsresultaat (x €1 mln.) | Voordelig (V) / Nadelig (N) |
|---|---|---|
| **Begrotingsresultaat voor laatste begrotingswijziging** | **-10,1** | **V** |
| *Financiële ontwikkelingen met impact groter dan € 200.000* | | |
| P1. Openbaar bestuur: minder opdrachtverlening i.v.m. coalitievorming | -0,3 | V |
| P2. Klimaat en milieu: hogere leges WABO | -1,5 | V |
| P2. Klimaat en milieu: minder indexatie nodig dan voorzien in kaderbrief | -1,7 | V |
| P2. Klimaat en milieu: naverrekening eindafrekening 2022 OD NZKG | -0,3 | V |
| P3. Ruimte en water: hogere huur en pacht baten | -0,3 | V |
| P3. Ruimte en water: hogere baten verkopen gronden | -2,3 | V |
| P4: Bereikbaarheid: aanpassing | -3,6 | V |
| P5. Groen: hogere uitkering faunaschade | 1,3 | N |
| P5: Groen: minder indexatie nodig dan voorzien | -0,4 | V |
| P5. Groen: bijstelling budget recreatievoorziening | -0,4 | V |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: hogere rentelasten | 0,7 | N |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: hogere opbrengsten Schatkistpapier | -0,7 | V |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: ophoging Provinciefonds | -3,5 | V |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: storting voorziening | 2,0 | N |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: aframing stelpost macro-economische tegenvallers | -4,4 | V |
| P8. Financiën en Bedrijfsvoering: afrekenverschillen | -3,1 | V |
| Overige saldo mutaties < € 200.000 | -0,5 | V |
| **Totaal effect laatste begrotingswijziging 'Niet budget neutrale wijzigingen'** | **-19,0** | **V** |
| Uitgestelde Intenties (zie tabel UI) | -1,6 | V |
| **Begrotingsresultaat na laatste begrotingswijziging** | **-30,7** | **V** |

### 2.3.2 Uitgestelde Intenties (UI)

In de laatste begrotingswijziging kunnen uitgestelde intenties (UI) worden opgenomen. Incidenteel voor een beleidsintentie geraamde middelen waarvan in het jaar waarin zij geraamd zijn, als gevolg van factoren van buitenaf, geen verplichtingen zijn aangegaan, kunnen worden doorgeschoven naar het volgende begrotingsjaar door middel van een uitgestelde intentie. In deze laatste begrotingswijziging wordt voorgesteld om in totaal € 1,6 miljoen aan middelen door te schuiven naar 2024 door middel van uitgestelde intenties. Het betreft de volgende budgetten:

| **Uitgestelde intentie** | **Omvang (Bedrag x €1.000)** |
|---|---|
| P2. Klimaat en milieu: bevorderen gezonde leefomgeving - Tata Steel | 570 |
| P2. Klimaat en milieu: implementatie Swung incidenteel budget | 228 |
| P5. Groen: natuurinclusief na-isoleren | 249 |
| P5. Groen: Convonantslening -afrekening pas in 2024 | 61 |
| P5. Groen: bezoekersmanagment recreatie en toerisme | 150 |
| P6. Economie, cultuur en welzijn: langere doorlooptijd onderzoeksproject | 350 |
| **Totaal effect uitgestelde intenties** | 1.608 |

Een toelichting op de uitgestelde intenties is te vinden bij de programma's in hoofdstuk 3. Uitgestelde intenties zijn aangeduid met het kenmerk 'UI'.

### 2.3.3 Begrotingsneutrale wijzigingen (BN)

Begrotingsneutrale wijzigingen hebben geen effect hebben op het begrotingssaldo van de provincie. Het totaal aan baten en lasten per programma kan echter wel wijzigen. Het budgetrecht van de Staten gaat per begrotingsprogramma, daarom worden deze mutaties in de laatste begrotingswijziging aan u voorgelegd. Het betreft vaak een verschuiving van lasten tussen twee begrotingsprogramma's en bijstellingen van specifieke baten (bijdragen van derden), waar even hoge lasten tegenover staan. Begrotingsneutrale wijzigingen groter dan € 100.000 zijn toegelicht in de programma's en worden aangeduid met het kenmerk 'BN'.

### 2.3.4 Reserves (RESV)

Veel uitgaven van de provincie fluctueren over de jaren en worden gedekt vanuit de bestemmingsreserves. Omdat deze uitgaven gedekt worden vanuit de bestemmingsreserves hebben wijzigingen hierin geen effect hebben op het begrotingssaldo. De mutaties die zijn doorgevoerd in de uitgaven en die gedekt worden vanuit de bestemmingsreserves zijn te vinden in de toelichtingen bij de programma's. Deze mutaties zijn in de toelichting aangeduid met het kenmerk 'RESV'.

### 2.3.5 Capaciteitskosten (CAP)

De doorbelasting van de capaciteitskosten naar de operationele doelen is geactualiseerd. Dit leidt tot de onderstaande begrote capaciteitskosten per programma's.

| Capaciteitskosten | Capaciteitskosten per programma's (bedrag x € 1.000) |
|---|---|
| Programma 1 - Openbaar Bestuur | 11.149 |
| Programma 2 - Klimaat en Milieu | 9.267 |
| Programma 3 - Ruimte en Water | 11.124 |
| Programma 4 - Bereikbaarheid | 28.748 |
| Programma 5 - Groen | 16.024 |
| Programma 6 - Economie, Cultuur en Welzijn | 5.456 |
| Programma 7 - Economisch herstel en duurzaamheid | 885 |
| Programma 8 - Financiën en Bedrijfsvoering | 56.426 |
| **Totaal capaciteitskosten programma's** | 139.079 |

# 3 Overzicht per programma

## Programma 1 Openbaar bestuur

### Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

| | | Begroot 2023 voor laatste wijziging | Laatste begrotings-wijziging | Begroot 2023 na laatste wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 28.586 | -3.613 | 24.973 |
| | Baten | -68 | 0 | -68 |
| | Saldo van baten en lasten | 28.518 | -3.613 | 24.905 |
| | | | | |
| | Stortingen | | | |
| 1.4.2 | Resv. Cofinanciering Europese projecten | 3.043 | 0 | 3.043 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 1.4.2 | Resv. Cofinanciering Europese projecten | -4.012 | 3.043 | -969 |
| | Totaal mutaties reserves | -969 | 3.043 | 2.074 |
| | | | | |
| | Programma Resultaat | 27.549 | -570 | 26.979 |

### 1.1.2 Functioneren van Gedeputeerde Staten faciliteren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Het nieuwe college van Gedeputeerde Staten is van zes gedeputeerden teruggebracht naar vier gedeputeerden. Hierdoor kan het budget verlaagd worden met € 100.000. | Lasten | -100 V |

### 1.1.3 Kwaliteit van beleid borgen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | In dit verkiezingsjaar zijn er minder onderzoeken uitgevoerd dan in andere jaren. Daarnaast wordt de subsidie voor Amsterdam Smart City achteraf aangevraagd. | Lasten | -170 V |

### 1.2.1 Kwaliteit van openbaar bestuur optimaliseren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Vanwege vorming nieuwe coalitie zijn opdrachten vertraagd. Er diende eerst nieuw beleid vastgesteld te worden. | Lasten | -300 V |

### 1.4.2 Provinciale inzet leveren bij gemeenschappelijke opgaven op Europees, landelijk, regionaal en lokaal niveau

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | De bestedingsplannen van de reserve cofinanciering EU projecten zijn geactualiseerd. Voor de bestedingen voor de UVR cofinanciering EU projecten is een bedrag van € 3.043.000 doorgeschoven naar 2024. Er wordt minder onttrokken aan de reserve Cofinanciering EU. | Lasten<br><br>Onttrekking | -3.043 N<br><br>3.043 V |

# Programma 2 Klimaat en Milieu

## Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

| | | Begroot 2023 voor laatste wijziging | Laatste begrotings-wijziging | Begroot 2023 na laatste wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 85.562 | -7.293 | 78.269 |
| | Baten | -7.491 | 500 | -6.991 |
| | Saldo van baten en lasten | 78.071 | -6.793 | 71.278 |
| | | | | |
| | Stortingen | | | |
| 2.1.1 | Resv. Duurzame elektriciteit | 2.867 | 0 | 2.867 |
| 2.1.2 | Resv. Warmtetransitie | 14.867 | -2.000 | 12.867 |
| 2.1.3 | Resv. Energietransitie | 3.967 | 0 | 3.967 |
| 2.1.4 | Resv. Circulaire Economie | 350 | 0 | 350 |
| 2.2.2 | Resv. Gezonde leefomgeving | 3.300 | 0 | 3.300 |
| 2.2.3 | Resv. Bodemsanering | 319 | 0 | 319 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 2.1.1 | Resv. Duurzame elektriciteit | -3.706 | 372 | -3.334 |
| 2.1.2 | Resv. Warmtetransitie | -12.551 | -195 | -12.746 |
| 2.1.2 | Resv. Subsidies Warmtetransitie | -775 | 0 | -775 |
| 2.1.3 | Resv. Energietransitie | -7.339 | 981 | -6.358 |
| 2.1.4 | Resv. Circulaire Economie | -890 | 150 | -740 |
| 2.2.2 | Resv. Gezonde leefomgeving | -3.847 | 539 | -3.308 |
| 2.2.3 | Resv. Bodemsanering | -3.060 | 572 | -2.488 |
| | Totaal mutaties reserves | -6.499 | 419 | -6.080 |
| | | | | |
| | Programma Resultaat | 71.572 | -6.374 | 65.198 |

### 2.1.1 Opwekking van duurzame elektriciteit bevorderen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve duurzame elektriciteit**<br>De verwachte uitgaven zijn met € 372.000 verlaagd.<br>Een deel van de kosten van het programma RES kunnen worden gedekt uit de bijdrage van het Rijk. Er hoeft daarvoor geen onttrekking uit de reserve plaats te vinden.<br>Er wordt voor het programma RES meer ingehuurd dan verwacht. Daar is extra budget voor opgenomen. In totaal zijn de verwachte uitgaven voor de RES met € 201.000 verlaagd.<br>Bij de Uvr zonne-energieleverende parkeerterreinen zijn subsidies die in 2022 zijn verleend lager vastgesteld. Dit wordt verwerkt in de realisatie van 2023, waardoor de verwachte uitgaven met € 171.000 worden verlaagd. | Lasten<br>Onttrekking | - 372 V<br>372 N |

### 2.1.2 Bijdragen aan de warmtetransitie

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve Warmtetransitie**<br>De begrote uitgaven vanuit de reserve Warmtetransitie worden met € 195.000 verhoogd. De belangrijkste oorzaken hiervan:<br>Voor de Uvr Aardwarmte onderzoek NH is € 4 miljoen opgenomen. De Uvr moet worden aangepast, daarom zijn er dit jaar geen uitgaven en is dit bedrag uit de begroting gehaald.<br>Voor de Uvr energiebesparingsprogramma was € 3 miljoen opgenomen. Het blijkt dat het hele subsidieplafond van € 9 miljoen al in 2023 is aangevraagd en wordt verleend in 2023. Daarom moet het budget met € 6 miljoen worden opgehoogd.<br>Voor de Uvr warmtetransitie gebouwde omgeving was € 1,6 miljoen geraamd. Op dit moment is € 275.000 verleend en worden geen nieuwe aanvragen verwacht. Budget is naar beneden bijgesteld met € 1,4 miljoen.<br>Voor de Uvr SEB NH wordt € 190.000 minder aan subsidies verleend dan verwacht. Daarom wordt het budget met € 190.000 verlaagd.<br>Voor de subsidies op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling Warmteregisseurs was € 210.000 opgenomen. Er is een aanvraag binnen gekomen van € 35.000. Budget wordt afgeraamd met € 175.000.<br>Voor de Uvr Contingentenaanpak was € 2 miljoen overgeheveld van het Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds naar Reserve Warmtetransitie met het idee dat de kosten ook volgend jaar zouden terugkeren. Maar de volledige kosten worden dit jaar genomen in een vorm van een subsidie. Deze is nog verleend bij operationeel doel 7.1.1, daarom wordt de storting van € 2 miljoen teruggedraaid.<br>Overige mutaties < € 100.000 | Lasten<br>Onttrekking<br>Storting | 195 N<br>- 195 V<br>- 2.000 N |

### 2.1.3 Borgen van de energie infrastructuur en bijdragen aan de waterstoftransitie

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve Energietransitie**<br>De begrote uitgaven vanuit de reserve Energietransitie worden met € 981.000 verlaagd.<br>Het budget dat opgenomen was voor de Uvr Netcongestie SON is met € 480.000 verlaagd, omdat minder aanvragen zijn binnengekomen dan verwacht. Dit bedrag wordt weer opgenomen in de begroting 2024.<br>Voor het onderwerp energie neutrale organisatie was € 200.000 opgenomen. Aangezien deze uitgaven vooral met energieopwekking zon te maken hebben, zijn deze kosten gemaakt in operationeel doel 2.1.1 en kan dit budget worden afgeraamd.<br>Voor de inzet van personeel op gebied van ruimtelijke ordening was € 250.000 opgenomen. Door de lastige arbeidsmarkt is het deels gelukt om hier extra inzet op te krijgen. Daarom zijn de kosten lager dan verwacht en kan het budget worden afgeraamd met € 220.000.<br>Overige mutaties < 100.000 | Lasten<br>Onttrekking | - 981 V<br>981 N |

### 2.1.4 Bijdragen aan de transitie naar een circulaire economie

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve Circulaire economie:**<br>De begrote uitgaven vanuit de reserve Circulaire economie worden met € 150.000 verlaagd.<br>Voor de Uvr Stimuleren grondstof/ productieketens was budget gereserveerd. Er zijn geen aanvragen ingediend. | Lasten<br>Onttrekking | -150 V<br>150 N |

### 2.2.1 VTH taken uitvoeren en coördineren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Begin dit jaar zijn de budgetten voor de omgevingsdiensten verhoogd met een indexatie. Deze indexatie was niet nodig in 2023 en had pas vanaf 2024 opgenomen hoeven worden. Daarom wordt het geïndexeerde bedrag weer teruggestort in de algemene middelen € 1,7 miljoen.<br>De eindafrekening van de omgevingsdienst NZKG is in 2022 € 347.000 lager uitgevallen. Dit hebben we teruggekregen in 2023. Omdat dit leidt tot een lagere last in de realisatie, kan het budget met dit bedrag worden verlaagd.<br>De verwachte inkomsten gerelateerd aan leges en dwangsommen zijn hoger dan verwacht aan het begin van het jaar. Daarom is het bedrag aan verwachte baten verhoogd met € 1,5 miljoen. | Lasten<br>Baten | - 2.044 V<br>- 1.530 V |
| BN | In 2023 hebben we € 3 miljoen ontvangen van het Rijk voor een subsidie naar de OD NZKG voor capaciteit rond Tata Steel. Deze subsidie van € 3 miljoen wordt in 2023 verleend. De verwachte kosten die de omgevingsdienst heeft in 2023 zijn lager doordat de inzet op het Tata Groen Staal dossier grotendeels vraag gestuurd werk is. In het voorjaar van 2023 heeft Tata een pas op de plaats gemaakt om haar plannen te herzien. Dit heeft ertoe geleidt dat de inzet van de ODNZKG op het project achter loopt. De provincie kan alleen de last nemen waar ook echt een prestatie voor is geleverd in 2023. Daarom wordt het budget hiervoor met € 2 miljoen verlaagd. | Lasten<br>Baten | -2.000 V<br>2.000 N |

### 2.2.2 Gezonde leefomgeving bevorderen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Reserve Gezonde leefomgeving<br>De verwachte uitgaven bij de gezonde leefomgeving zijn met € 539.000 verlaagd.<br>Voor de Uvr complexe industrie NH was € 1.000.000 gereserveerd in budget van 2023. Op dit moment is € 461.000 verleend en de verwachting is dat we geen nieuwe aanvragen binnenkrijgen die nog dit jaar verleend kunnen worden. Daarom is het budget verlaagd. | Lasten<br>Onttrekking | -539 V<br>539 N |
| UI | Voor de implementatie Swung 2 hebben we in 2023 € 228.000 incidenteel budget ontvangen en wordt overgezet naar 2024.<br>Voor Tata Steel is in 2023 € 740.000 incidenteel budget ontvangen. Hiervan wordt € 570.000 meegenomen naar 2024. Budget is niet volledig uitgegeven doordat:<br>Een opdracht ter waarde van € 120.000 kon worden gedekt uit de anterieure overeenkomst die met Tata Steel gesloten is.<br>Heroverweging depositie onderzoek naar een grof stof monitoring pilot, deze valt dit jaar daardoor goedkoper uit en meerdere partijen betalen hier | Lasten | - 798 V |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | aan mee, niet alleen PNH.<br>Verschillende kosten gaan na overleg via spoor UVO/VTH lopen en worden daardoor betaald uit een ander budget. | | |

### 2.2.3 Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag**<br>**(x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve Bodemsanering**<br>Een aantal bodemsaneringsprojecten, waaronder Sanering IJtochtkade Haarlemmermeer, Uvr. Subsidie diffuus lood bodem NH 2023 en BIO Masterplan 't Gooi komen niet of niet volledig tot uitvoering in 2023. Daardoor lagere lasten en ook een lagere onttrekking aan de reserve Bodemsanering. | Lasten | -1.702 V |
| | Daarnaast is er een aantal projecten, zoals bodemtaken omgevingsdienst, Koningsplein Amsterdam en overdracht bodemtaken naar gemeenten die juist wel tot meer lasten leiden in 2023. Daardoor hogere lasten en ook een hogere onttrekking aan de reserve Bodemsanering. | Lasten | 1.130 N |
| | Vanwege bovenstaande aanpassingen in de lasten onttrekken we per saldo € 572.000 minder aan de reserve Bodemsanering. | Onttrekkingen | 572 V |

# Programma 3 Ruimte en Water

## Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

| | | Begroot 2023 voor laatste wijziging | Laatste begrotings-wijziging | Begroot 2023 na laatste wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 51.490 | -3.453 | 48.037 |
| | Baten | -10.945 | -3.625 | -14.570 |
| | Saldo van baten en lasten | 40.545 | -7.078 | 33.467 |
| | | | | |
| | Stortingen | | | |
| 3.2.1 | Resv. subsidies OD 3.4.1 | 8.000 | -8.000 | 0 |
| 3.2.1 | Resv. OV-Knooppunten | 6.200 | 0 | 6.200 |
| 3.2.3 | Resv. Ontwikkeling Havencomplexen | 11.062 | 0 | 11.062 |
| 3.2.5 | Resv. Waardevermindering grond Groen | 1.366 | 0 | 1.366 |
| 3.3.2 | Resv. Woningbouw | 1.200 | 0 | 1.200 |
| 3.4.2 | Resv. Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen | 150 | 0 | 150 |
| 3.4.2 | Resv. Subsidies Meekoppelkansen bij dijkversterking en kustontwikkeling | 2.400 | 0 | 2.400 |
| 3.4.3 | Resv. Klimaatadaptie | 1.500 | 0 | 1.500 |
| 3.5.3 | Resv. Waterrecreatie | 1.562 | 0 | 1.562 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 3.2.1 | Resv. OV-Knooppunten | -9.880 | 7.633 | -2.247 |
| 3.2.1 | Resv. subsidies OD 3.4.1 | -2.775 | 0 | -2.775 |
| 3.2.3 | Resv. Ontwikkeling Havencomplexen | -125 | -716 | -841 |
| 3.2.4 | Resv. Ruimtelijke Ontwikkeling | -341 | 0 | -341 |
| 3.2.4 | Reserve subsidies OD 3.4.4 | -340 | 0 | -340 |
| 3.3.1 | Resv. Woonbeleid | -882 | 107 | -775 |
| 3.3.2 | Resv. Woningbouw | -2.993 | 1.572 | -1.421 |
| 3.3.2 | Resv. Woningbouw subsidies | -631 | 0 | -631 |
| 3.4.2 | Resv. Meekoppelkansen bij Dijkversterkingen | -22.958 | 882 | -22.076 |
| 3.4.3 | Resv. Klimaatadaptie | -2.734 | 1.000 | -1.734 |
| 3.5.3 | Resv. Waterrecreatie | -3.775 | 2.208 | -1.567 |
| | Totaal mutaties reserves | -13.994 | 4.686 | -9.308 |
| | | | | |
| | Programma Resultaat | 26.551 | -2.392 | 24.159 |

### 3.2.1 Bijdragen aan de optimalisering van OV-knooppunten en ketens

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve OV-knooppunten**<br>De lasten vanuit de reserve OV-knooppunten zijn met € 367.000 verhoogd. De proceskosten voor het OV-fonds en OV-knooppunten zijn € 365.000 lager uitgevallen.<br><br>Een aantal projecten die in 2023 zou starten en/of worden afgerond, is doorgeschoven naar 2024 of loopt door in 2024. Verder betreft het vaak projecten met meerdere partners, waarbij in sommige gevallen meer tijd nodig was voor een gezamenlijke opdracht of voor de uitvoering.<br><br>We verwachten kostenbesparingen door het delen van kosten met mede-opdrachtgevers (partners). Hier was eerder geen zicht op. Daarnaast heeft het bundelen van ambities in één studie besparingen opgeleverd.<br><br>De beschikbaarheid speelt bij zowel de provincie als regionale partners een rol. Het is daarom niet altijd mogelijk om alle ambities en projecten tegelijkertijd en volgens planning in 2023 te realiseren.<br><br>Voor de ketenreis wordt in 2023 al aan de volgende gemeenten een subsidie verleend: Heemskerk, Heerhugowaard, Heiloo, Hoorn, Schagen voor in totaal € 732.000. Hier wordt budget voor opgenomen.<br><br>De storting in de reserve wordt met € 8 miljoen verhoogd. Dit is budget dat begin van het jaar gestort is in de subsidie reserve van dit operationeel doel. Er was een subsidie aanvraag verwacht van de gemeente Haarlem. Deze is niet op tijd binnengekomen.<br>Hierdoor is de onttrekking vanuit de reserve ook met € 8 miljoen verlaagd. En samen met de hogere lasten van € 367.000, is de totale onttrekking nu verlaagd met € 7,6 miljoen. | Lasten<br>Onttrekking<br>Storting | 367 N<br>7.633 N<br>-8.000 V |

### 3.2.3 Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve ontwikkeling Havencomplexen**<br>De onttrekking uit de reserve Ontwikkeling havencomplexen is verhoogd met € 716.000.<br>Voor de subsidie buiten uitvoeringsregeling Den Helder KVSS Boerenverdrietbrug wordt € 300.000 opgenomen.<br>Voor de subsidie uitvoeringsregeling Den Helder KVSS jacht/ museumhaven wordt € 500.000 opgenomen.<br>Voor de proceskosten Programma en organisatie OMC Den Helder was € 125.000 opgenomen vanuit de begroting. De opdracht wordt deels betaald door externe partijen. De provincie betaalt dit jaar € 41.000. Daarom kan er € 84.000 afgeraamd worden. | Lasten<br>Onttrekking | 716 N<br>-716 V |

### 3.2.4 Ruimtelijke structuur versterken

| | Financiële ontwikkeling | | Bedrag (x € 1.000) |
|---|---|---|---|
| BN | Dit provincie heeft voor 2 projecten bijdragen ontvangen van het Rijk. Hierdoor zijn de lasten met € 404.000 verhoogd en de baten met € 387.000.<br><br>Het gaat om de volgende projecten:<br>Voor de uitvoering van de Novex NZKG is geld ontvangen van het Rijk in vorm van een SPUK. In 2023 wordt hiervan € 91.000 gebruikt voor een subsidieverlening aan het projectbureau NZKG.<br><br>Van het Rijk is € 366.000 ontvangen voor het Asielbeleid. Verwachting is dat er dit jaar € 275.000 wordt uitgegeven. Er was € 66.000 opgenomen in de begroting. Vanaf de balans wordt € 209.000 opgenomen.<br><br>Voor de Guisweg is € 87.000 van de balans gehaald voor lastneming voor het laatste deel van de opdracht (vanaf vooruitbetaalde bedragen). Totale opdracht was € 300.000. | Lasten<br>Baten | 404 N<br>-387 V |

### 3.2.5 Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale doelen

| | Financiële ontwikkeling | | Bedrag (x € 1.000) |
|---|---|---|---|
| NBN | Verkoop van gronden binnen voormalige beheergrondbank en (kavel)ruiling PrimA4a leiden tot hogere verkoopbaten.<br><br>Verkoop van gronden kavelruilingen Horstermeer en Starnmeer leiden tot hogere verkoopbaten dan geraamd.<br><br>De hogere verkoopbaten leidt tot ook hogere afwaardering dan geraamd.<br><br>De inkomsten uit verpachten en huren nemen nog verder toe dan eerder geraamd vanwege de hogere pachtprijzen en toename areaal provinciaal bezit. | Baten<br><br>Baten<br><br>Lasten<br><br>Baten | -2.000 V<br><br>-500 V<br><br>175 N<br><br>-300 V |

### 3.3.1 Afstemming en regionale programmering woningbouw

| | Financiële ontwikkeling | | Bedrag (x € 1.000) |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve Woonbeleid**<br>De lasten bij de reserve Woonbeleid zijn met € 107.000 verlaagd. Dat komt doordat er een subsidie van € 32.000 niet verleend gaat worden aan het Dorpswerk. Deze subsidie is al verleend in 2022.<br><br>De proceskosten zijn met € 75.000 verlaagd. De verwachting was dat het Masterplan voor Tweede Kamer verkiezingen zou worden vastgesteld. Dit wordt na de verkiezingen gedaan. | Lasten<br>Baten | -€ 107 V<br>€ 107 N |

### 3.3.2 Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Voor de subsidie die verleend is aan gemeente Amsterdam moet dit jaar nog een last genomen worden. Eerst zou dat € 220.000 zijn. Het blijkt nu € 620.000 te zijn. Daarom moet het budget worden verhoogd. Hiertegenover staat een bijdrage van het Rijk. | Lasten<br>Baten | 400 N<br>- 400 V |
| RESV | **Reserve Woningbouw**<br>De lasten bij de reserve woningbouw zijn met € 1,57 miljoen verlaagd: Voor de Uvr versnelling woningbouw was 1,145 miljoen opgenomen. Maar er zijn minder subsidies verleend, daarom kan het budget met € 1 miljoen worden verlaagd.<br><br>Voor het Masterplan wonen was € 1 miljoen onttrokken uit de reserve. Verwachte uitgaven zijn nu € 578.000 waardoor het beschikbare budget met € 422.000 kan worden verlaagd.<br><br>Voor de flexibele schil was € 750.000 opgenomen in de begroting. Vanuit dit budget wordt nu € 600.000 verleend aan subsidies aan de MRA. De rest van het beschikbare budget wordt naar beneden bijgesteld met € 150.000. | Lasten<br>Onttrekking | - 1.572 V<br>1.572 N |

### 3.4.2 Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve Meekoppelkansen bij dijkversterking**<br>De onttrekking vanuit de reserve Meekoppelkansen bij dijkversterking is met € 885.000 verlaagd. | Lasten | - 885 V |
| | Voor Kust op kracht was voor de Eindafrekening SOK KoK SCHAGEN € 885.000 opgenomen in de begroting. | Onttrekking | 885 N |
| | Voor de UVR APRK was het restant van € 1,4 miljoen opgenomen in de begroting. Dit was volledig bedoeld voor Polder IJdoorn. De verlening van de subsidie is via de reserve Groen gegaan en de subsidie mocht maximaal € 1,2 miljoen zijn. Dit is overgezet naar de reserve Groen. Daarom kan dit budget naar beneden worden bijgesteld. | Lasten<br>Storting | -1.424 V<br>1.424 N |
| | Voor de proceskosten was € 343.000 opgenomen in de begroting. Dit budget wordt dit jaar niet meer gebruikt. Het programma van het APRK is voor nu on hold gezet, totdat er duidelijkheid is over de benodigde risico afdekking (BTW compensatie en mogelijke meerkosten) binnen de meekoppelkansen dijkversterking Markermeerdijken. De natuurprojecten binnen het APRK zijn overgeheveld naar de uitvoerende partijen, waardoor de proceskosten binnen APRK lager uitvallen. | Lasten<br>Storting | - 343 V<br>343 N |

### 3.4.3 Bijdragen aan ontwikkelen en uitvoeren regionale opgaven klimaatadaptatie

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | Reserve klimaatadaptatie<br>Voor de UVR fysieke uitvoeringsprojecten was € 2 miljoen opgenomen. Verwachting is nu dat er € 1 miljoen verleend gaat worden. Daarom wordt het budget verlaagd met € 1 miljoen. | Lasten<br>Onttrekking | - 1.000 V<br>1.000 N |

### 3.5.3 Waterrecreatie stimuleren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve Waterrecreatie**<br>De verwachte uitgaven met dekking vanuit de reserve Waterrecreatie worden met € 2,2 miljoen verlaagd. De voornaamste oorzaken hiervan zijn:<br>De subsidie Buiten UVR voor Rijkswaterstaat is niet aangevraagd, € 265.000<br>Voor de Uvr Kleine pleziervaart 2023 is slechts 1 aanvraag ontvangen, € 700.000<br>Voor proceskosten is een lager bedrag opgenomen gebaseerd op de huidige uitgaven, € 1 miljoen | Lasten<br>Onttrekking | -2.208 V<br>2.208 N |

# Programma 4 Bereikbaarheid

## Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

| | | Begroot 2023 voor laatste wijziging | Laatste begrotings-wijziging | Begroot 2023 na laatste wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 297.751 | -52.268 | 245.483 |
| | Baten | -21.359 | -307 | -21.666 |
| | Saldo van baten en lasten | 276.392 | -52.575 | 223.817 |
| | | | | |
| | Stortingen | | | |
| 4.1.1 | Resv. Mobiliteitsbeleid | 505 | 500 | 1.005 |
| 4.1.2 | Resv. Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden | 32.935 | 8.996 | 41.931 |
| 4.2.1 | Resv. Openbaar Vervoer Projecten | 67 | 0 | 67 |
| 4.4.2 | Resv. Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur | 20.074 | 0 | 20.074 |
| 4.4.5 | Resv. Groot Onderhoud Wegen | 24.937 | -1.150 | 23.787 |
| 4.4.6 | Resv. Groot Onderhoud Vaarwegen | 8.357 | 0 | 8.357 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 4.1.1 | Resv. Mobiliteitsbeleid | -2.030 | 1.839 | -191 |
| 4.1.2 | Resv. Uitvoeren van Mobiliteitsbeleid door Derden | -46.922 | 27.268 | -19.654 |
| 4.1.2 | Resv. verleende subsidies OD 412 | 0 | 1.411 | 1.411 |
| 4.2.1 | Resv. Openbaar Vervoer Projecten | -16.356 | 6.358 | -9.998 |
| 4.4.2 | Resv. Ontwikkelen Provinciale Infrastructuur | -3.291 | 408 | -2.883 |
| 4.4.4 | Resv. Kapitaallasten Wegen | -151 | 0 | -151 |
| 4.4.4 | Resv. Kapitaallasten OV | -59 | 0 | -59 |
| 4.4.5 | Resv. Groot Onderhoud Wegen | -30.878 | 2.720 | -28.158 |
| 4.4.6 | Resv. Groot Onderhoud Vaarwegen | -8.979 | 800 | -8.179 |
| 4.4.7 | Resv. Innovatieprojecten Mobiliteit | -4.146 | 1.569 | -2.577 |
| 4.4.7 | Resv. Kapitaallasten innovatieprojecten | -432 | 0 | -432 |
| | Totaal mutaties reserves | -26.370 | 50.719 | 24.349 |
| | | | | |
| | Programma Resultaat | 250.022 | -1.856 | 248.166 |

### 4.1.1 Mobiliteitsbeleid en -strategie opstellen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Externe inhuur ten lasten diverse projecten wordt BN via de reserve MOB | Lasten | 177 N |
| RESV | **Reserve Mobiliteitsbeleid**<br>Lagere proceskosten, o.a. vanwege diverse lopende onderzoeken Fiets 2023 die pas in 2024 tot uitvoering komen. De verwachte uitgaven in 2023 zijn met € 927.000 naar beneden bijgesteld.<br><br>Voor het project 'De Kop Werkt' is de verwachte inzet van externe partijen minder geweest. Daarom kan er € 350.000 worden afgeraamd.<br><br>Extra kosten €131.000 campagne de landelijk verkeersveiligheid.<br><br>Lagere onttrekking aan de reserve Mobiliteitsbeleid van €400.000 vanwege minder werkzaamheden aan het project "De Kop".<br><br>Overige verschillen <€ 100.000<br><br>In de EBW 2023 is de KB23 voorstel opgenomen in addendum voor diverse projecten administratief onjuist voor een bedrag van €500.000 verwerkt. Met de LBW is dit bedrag gecorrigeerd. De lasten zijn hiermee gedaald. | Lasten<br>Onttrekking<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>Storting | - 2.066 V<br>2.016 N<br><br><br><br><br><br><br><br><br><br>500 N |

### 4.1.2 Mobiliteitsbeleid met partners uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Externe inhuur ten laste van diverse projecten wordt BN via de reserve Mobiliteit gedekt | Lasten | 178 N |
| RESV | **Reserve Uitvoeren Mobiliteitsbeleid door derden**<br>Bij de TBW 2023 is ten onrechte € 9.028.000 onttrokken aan de reserve Mobiliteitsbeleid derden voor het project Zaanbrug. Dit wordt met deze mutatie teruggedraaid.<br><br>De voorbereiding voor drie projecten in samenwerking met de regio in 2023 is in ontwikkeling. Aanvraag wordt in 2024 verwacht. Aframing Fiets € 7.300.000.<br><br>Diverse posten:<br>De gemeente is nog in afrondende fase voor concretiseren van de plannen (fietsenstalling, Regionale fietsroute en aanpassing Stationsweg). Hierdoor wordt de aanvraag in 2024 verwacht. Daarom kan voor het project OV SAAL € 3.700.000 in 2023 worden afgeraamd.<br><br>Aframing € 925.000 overige i.v.m. verschuiving naar 2024.<br><br>Aframing € 700.000 Boekelermeer verlaging door deelverschuiving naar eigen areaal.<br><br>Aframing Kleine Infra € 2.200.000 door terug ontvangsten voorgaande jaren. | <br>Onttrekking<br>Lasten<br><br><br>Lasten<br>Onttrekking<br><br><br>Lasten<br>Onttrekking | <br>9.028 N<br>-9.028 V<br><br><br>-7.300 V<br>7.300 N<br><br><br>-9.500 V<br>9.500 N |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Aframing Zuidschalkwijkerweg € 1.078.000 vanwege al beschikte subsidies.<br><br>Aframing € 582.000 Veilige uitwegen. Subsidie aanvraag wordt te lastig gevonden. Hierdoor worden de subsidie aanvragen afgewezen.<br><br>Overige verschillen (posten <€ 100.000). | | |
| | Bijraming OV-subsidie wordt € 755.000 hoger vastgesteld door aanvraag Crailoo en HOV Huizen. | Lasten<br>Onttrekking | 755 N<br>-755 V |
| | Correctie van een foutieve wijziging in TBW (projecten derden wegen) € 575.000 terug naar resv. Uitvoeren mobiliteitsbeleid. | Onttrekking | 575 V |
| | Overheveling van reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid naar resv. Mobiliteitsbeleid € 450.000. | Onttrekking | 450 N |
| | Overheveling van reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid naar resv. Subsidies 4.1.2 € 1.904.000. | Onttrekking | 1.904 N |
| | Overheveling van resv. OV projecten naar resv. Uitvoeren mobiliteitsbeleid € 800.000. | Onttrekking | 800 V |
| | Blj de Jaarrekening 2022 is in hetzelfde kader ten onrechte € 1.600.000 onttrokken aan de reserve Uitvoeren Mobiliteitsbeleid en aan de Algemene Reserve toegevoegd. Dat wordt met deze overheveling rechtgezet. | Onttrekking | 1.600 N |
| | In de EBW 2023 is een Kaderbrief 2023 voorstel opgenomen in addendum voor diverse projecten administratief onjuist verwerkt. Met de LBW wordt dit gecorrigeerd en het bedrag vloeit terug naar de reserve Uitvoeren Mobiliteit door derden. | Storting | -9.700 V |

### 4.2.1 OV-concessies beheren en verlenen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve Uitvoeren Mobiliteit**<br>Financiering uit de OV-reserve vervalt door krediet aanvraag 2024. Aframing € 4.608.000 voor vervanging DRIS panelen, uitvoering en aanvullende bijdrage Mobiliteit in 2024.<br><br>Aframing € 2.150.000 vanwege capaciteitsproblemen vertraagde aanleg laadinfra netbeheerder.<br><br>Aframing overige € 400.000 marketingsonderzoek (ontwikkeling binnen OV).<br><br>Overheveling vanuit de reserve Openbaar vervoer projecten een storting van € 800.000. Hierdoor komt de volledig dekking in de reserve Uitvoeren Mobiliteit. | Lasten<br>Onttrekking<br><br><br><br><br><br>Storting | 7.158 V<br>6.358 N<br><br><br><br><br><br>-800 V |

### 4.3.1 Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Overheveling van € 1 miljoen van OD 4.4.5. voor het onderhoud aan de bediencentrale HHW. Daarnaast een overheveling van OD 4.4.5. van € 240.000 voor de vaste lasten van de spoorwegovergangen van de Museumstoomtram in de N23.<br><br><u>septembercirculaire provinciefonds:</u> De Wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 is in 2023 in werking getreden. De wet bepaalt dat lidstaten procedures moeten uitvoeren op autosnelwegen en autowegen ter verbetering van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Alle provincies hebben wegen in beheer die onder deze scope vallen.<br>Met deze decentralisatie-uitkering worden provincies in staat gesteld tot het uitvoeren van deze verkeersveiligheidsprocedures ter bevordering van de verkeersveiligheid op auto(snel)wegen. Zij ontvangen hiervoor vanaf 2023 een structurele uitkering. Voor Noord-Holland gaat het om een bedrag van €135.000. | Lasten<br><br>Lasten | 1.240 N<br><br>135 N |
| RESV | Voor beheer en onderhoud van de tunnels is in 2023 het volledig beschikbare bedrag nodig, ook het deel dat in de begroting als toevoeging aan de reserve Groot Onderhoud begroot is. Dat bedrag wordt met deze mutatie omgezet naar budget.<br><br>Verlaging storting in de reserve Groot Onderhoud voor beheer en onderhoud van de tunnels. | Lasten<br><br>Onttrekkingen | 1.150 N<br><br>-1.150 V |

### 4.4.2 Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Voor de realisatie van een tijdelijke bushalte langs de N515 ontvangen we een subsidie van de VRA van € 129.200. We nemen de ontvangst op in de baten en de realisatiekosten in de lasten. | Baten<br>Lasten | -129 V<br>129 N |
| RESV | Vermindering €500.000 capaciteitsproblemen: Doordat de opdracht nog in de voorbereiding fase zit wegens het wegvallen van de projectleider, gaan de verwachte werkzaamheden in 2023 niet door en verschuiven naar 2024. Hierdoor verschuift het budget naar 2024 en vloeit terug naar de reserve.<br>Overige mutaties < € 100.000 | Lasten<br>Onttrekking | - 407 V<br>407 N |

### 4.4.5 Infrastructuur beheren en in stand houden

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Incidentele verlaging van de lasten voor vast onderhoud wegen van de Gebiedscontracten. Verwachting is dat deze lasten volgend jaar wel gerealiseerd worden. | Lasten | -3.091 V |
| BN | Overheveling van € 1 miljoen naar OD 4.3.1. voor het onderhoud aan de bediencentrale HHW en overheveling van € 240.000 naar OD 4.3.1. voor vaste lasten van de spoorwegovergangen van de Museumstoomtram in de N23. | Lasten | -1.240 V |
| RESV | **Reserve Mobiliteit**<br>Bij de TBW 2023 hebben we ten onrechte € 9.028.000 onttrokken aan de reserve Mobiliteitsbeleid derden voor het project Zaanbrug. Dat draaien we met deze mutatie terug. | Lasten | -9.028 V |
| | **Reserve Groot onderhoud wegen**<br>De verwachte uitgave uit de Reserve Groot onderhoud wegen wordt met € 2,7 miljoen verlaagd o.a. doordat project 'HOV-2' terug gaat naar de tekentafel en een gewijzigde planning voor project 'aanpak Chroom 6'. Daarnaast zijn er minder duurzaamheidsmaatregelen. Dit komt door onder andere als gevolg van vertraging in de uitvoering van investeringsprojecten. | Lasten<br>Onttrekking | - 2.720 V<br>2.720 N |
| | Voor beheer en onderhoud van de tunnels is in 2023 het volledig beschikbare bedrag nodig, ook het deel dat in de begroting als toevoeging aan de reserve Groot Onderhoud begroot is. Daarom wordt de begrote storting verlaagd onder gelijktijdige verhoging van de lasten op OD 4.3.1. | Storting | -1.150 V |

### 4.4.6 Vaarwegen beheren en in stand houden

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Incidentele verlaging van de lasten voor vast onderhoud vaarwegen binnen de Gebiedscontracten. Verwachting is dat deze lasten volgend jaar wel gerealiseerd worden. | Lasten | -500 V |
| RESV | **Reserve Groot onderhoud wegen**<br>De verwachte uitgave uit de reserve Groot Onderhoud Vaarwegen wordt met € 800.000 verlaagd als gevolg van vertraging in de uitvoering van het project 'baggeren Amstel'. | Lasten | -800 V |
| | **Groot onderhoud vaarwegen**<br>De onttrekking aan de reserve Groot Onderhoud Vaarwegen wordt met hetzelfde bedrag verlaagd. | Onttrekking | 800 N |

### 4.4.7 Innovatieprojecten infrastructuur uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve Innovatie projecten mobiliteit**<br>Voor dit jaar wordt verwacht dat niet alle geraamde uitgaven aan innovatie worden besteedt. Dit betreft projecten met betrekking tot Smart Mobility en circulariteit. Daarom worden de geraamde lasten verlaagd met € 1,6 miljoen.<br>Als gevolg van de lagere uitgaven aan innovatie is een lagere onttrekking aan de reserve Innovatieprojecten nodig. | Lasten<br><br>Onttrekking | -1.569 V<br><br>1.569 N |

# Programma 5 Groen

## Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

| | | Begroot 2023 voor laatste wijziging | Laatste begrotings-wijziging | Begroot 2023 na laatste wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 160.588 | -32.420 | 128.168 |
| | Baten | -24.299 | 5.234 | -19.065 |
| | Saldo van baten en lasten | 136.289 | -27.186 | 109.103 |
| | | | | |
| | Stortingen | | | |
| 5.1.1 | Resv. Groen | 24.930 | 1.021 | 25.951 |
| 5.1.1 | Resv. Kapitaallasten Groen | 1.718 | 0 | 1.718 |
| 5.1.2 | Resv. Groene Uitweg | 107 | 0 | 107 |
| 5.1.2 | | 3.122 | -1.315 | 1.807 |
| 5.1.3 | Resv. Oostelijke Vechtplassen | 4.058 | 0 | 4.058 |
| 5.3.2 | Resv. Landschap | 4.000 | 0 | 4.000 |
| 5.3.3 | Resv. Cofinanciering Waddenzee | 2.000 | 0 | 2.000 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 5.1.1 | Resv. verleende subsidies OD 511 | -3.854 | 0 | -3.854 |
| 5.1.1 | Resv. Groen | -49.347 | 19.174 | -30.173 |
| 5.1.1 | Resv. Kapitaallasten Groen | -70 | 0 | -70 |
| 5.1.2 | Resv. subs. Groene Uitweg | -1.167 | 419 | -748 |
| 5.1.2 | Resv. Groene Uitweg | -10.142 | 3.180 | -6.962 |
| 5.1.3 | Resv. Oostelijke Vechtplassen | -3.282 | 813 | -2.469 |
| 5.1.4 | Resv. Laag Holland | -3.053 | -535 | -3.588 |
| 5.3.2 | Resv. Landschap | -5.455 | 2.168 | -3.287 |
| 5.3.3 | Resv. Cofinanciering Waddenzee | -3.029 | 1.345 | -1.684 |
| 5.3.3 | Resv. Subsidies Cofinanciering Waddenzee | 0 | -505 | -505 |
| | Totaal mutaties reserves | -39.464 | 25.765 | -13.699 |
| | | | | |
| | Programma Resultaat | 96.825 | -1.421 | 95.404 |

### 5.1.1 Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura-2000 gebieden

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Specifieke uitkering voorbereidingskosten landelijk gebied, versnellingsvoorstellen en PAS-melders (L24)<br>Het Rijk stelt via de eenmalige specifieke uitkering van € 2,3 miljoen voor de uitvoeringskosten van het Nationaal Programma Landelijk Gebied (NPLG) middelen beschikbaar voor de uitvoeringskosten die Noord-Holland maakt voor het PPLG. | Lasten<br>Baten | 2.331 N<br>-2.331 V |
| BN | **SPUK L25: Transitie landelijk gebied**<br>De voorwaarde voor besteding van de specifieke uitkering provinciale versnellingsvoorstellen transitie landelijk gebied (L25), die via de provincie naar de agrarische natuurvereniging Noord Holland Zuid gaat, is dat het besteed moet worden aan verbetering van de natuurkwaliteit in de Ronde Hoep. De bedoeling is om korte termijn resultaten te halen in stikstofreductie, ten gunste van het stikstof gevoelige N2000 gebied Botshol. Door in te zetten op 'samen meten en samen weten' kan worden bepaald wat de uitstoot is en kunnen op korte termijn op stalniveau maatregelen worden genomen. Echter door de val van het kabinet en het concept PPLG staat het gebied wat meer in de wachtstand. Er wordt vooral ingezet op de aanschaf van de apparatuur en nemen daarna de stappen voor het verder uitvoeren van het project, welke dus naar begin volgend jaar schuift, hierdoor worden de geraamde kosten in 2023 met een bedrag van € 526.000 verlaagd. | Lasten<br>Baten | -526 V<br>526 N |
| | **SPUK L16: Programma Natuur**<br>De raming van de SPUK middelen Programma Natuur (L16) wordt met € 3,3 miljoen verlaagd, dit komt voornamelijk door:<br>De uitgaven uit de Uitvoeringsregeling (UVR) Programma Natuur lager uitvallen, dit wordt veroorzaakt door enkele subsidies van meer dan € 1,5 miljoen die we over meerdere jaren beschikt hebben conform de BBV (Besluit begroting en verantwoording) regels, € 3,1 miljoen lager;<br>De uitgaven uit de UVR Boscompensatie vallen lager uit omdat niet alle aanvragen geheel voldoen aan de voorwaarden van de regeling, € 376.000 lager;<br>Voor proceskosten hebben we een hoger bedrag opgenomen gebaseerd op de huidige uitgaven, € 156.000 hoger. | Lasten<br>Baten | -3.296 V<br>3.296 N |
| | **Storting in de reserve Groen**<br>De € 334.000 die we in de septembercirculaire 2023 ontvangen als algemene uitkering voor het Programma Natuur wordt gestort in de reserve Groen.<br>Overige mutaties < € 100.000 | Storting | 334 N |
| RESV | **Reserve Groen**<br>De verwachte uitgaven met dekking vanuit de Reserve Groen wordt met € 18,5 miljoen verlaagd. De voornaamste oorzaken hiervan:<br>• Er zijn subsidies uit voorgaande jaren lager vastgesteld, € 570.000 lager.<br>• Voor de UVR bedrijfsverplaatsing en kavelruil Natuurnetwerk Nederland (NNN) en de UVR pachtafkoop en aankoop NNN terreinen Noord-Holland worden geen aanvragen verwacht, € 1,6 miljoen lager.<br>• Een lager bedrag van € 1,6 miljoen door ombuigingen in het nieuwe Coalitieakkoord waardoor een aantal activiteiten en onderzoeken tijdelijk 'on hold' gezet zijn. Het gaat hierbij o.a. om het Actieplan Exoten en Actieve soortenbescherming. | Lasten<br>Onttrekkingen | -18.509 V<br>18.509 N |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | • Het aantal beschikte SKNL (subsidie kwaliteitsimpuls Natuur en Landschap) subsidies in 2023 is lager dan verwacht, € 9,3 miljoen. Dit komt vooral omdat we aan het begin van het jaar de volledige openstelling 2023 en het restantbudget uit 2022 ramen, maar dat de praktijk is dat de beschikkingen pas later verstrekt kunnen worden omdat er eerst diverse taxaties moeten plaatsvinden. De verwachting is dat deze grotendeels door zullen schuiven naar 2024.<br>• De proceskosten zullen € 1,9 miljoen lager uitvallen dan geraamd, dit is gebaseerd op de huidige uitgaven, maar komt ook doordat enkele projecten uit andere budgetten (zoals SPUK Programma Natuur L16) betaald gaan worden.<br><br>Overheveling vanuit de reserve Groene Uitweg voor faunapassages A1 en Maxisweg van € 687.000. Daarmee komt de volledige dekking voor deze projecten in de reserve Groen terecht.<br><br>Als gevolg van het aframen lasten voor werken derden die initieel onderdeel uitmaakten van de Diemerscheg verminderen zowel de geraamde lasten als de er tegenoverstaande baten met € 850.000.<br><br><u>Onttrekking aan de reserve Groen:</u><br>Daarnaast is er in de groenprojecten per saldo een stijging van € 72.000 aan baten die extra gestort worden in de reserve Groen. Dit wordt verklaard door lagere baten voor project de Groene Schakel van € 165.000 en hogere baten voor de projecten Faunapassage A1, Diemerscheg en monitoring natuurbruggen van € 237.000. Als gevolg van lagere uitgaven ten behoeve van groenprojecten onttrekken we € 818.000 minder uit de Reserve Groen. Dit betreft met name achterblijvende lasten met betrekking tot faunapassages A1 en Oostelijke Vechtplassen en natuurbrug Westerheide. In totaal een lagere onttrekking van € 890.000. | Storting<br><br>Lasten<br>Baten<br><br>Baten<br>Lasten<br>Onttrekking | -687 V<br><br>-850 V<br>850 N<br><br>-72 V<br>-818 V<br>890 N |
| UI | Recente navraag bij het Nationaal Groenfonds leert dat wij in 2024 nog een laatste factuur zullen ontvangen, hiervoor stellen we voor om het restant budget uit 2023 door te schuiven naar 2024. | Lasten | -61 V |

### 5.1.2 Programma Groene uitweg uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | <u>Onttrekkingen reserve Groene Uitweg</u>:<br>Als gevolg van lagere verwachte uitgaven van in totaal € 2,6 miljoen doen we een lagere onttrekking aan de reserve Groene Uitweg. Dit betreft vooral het naar 2024 doorschuiven van de start van project Muiden NoordWest en van de realisatie van aanlegplaatsen trekvaart Muiden.<br><br>Daarnaast verlagen we de lasten voor subsidieverstrekking voor project Entrée Muiden ZuidWest met € 419.000 omdat de realisatie pas in 2024 start.<br><br>De subsidieverstrekking Entree Muiden ZuidWest is in 2022 al onttrokken uit de reserve Groene Uitweg (€ 1,5 miljoen). In 2023 is een extra bedrag toegekend van € 157.000. Dit laatste bedrag wordt overgeheveld van de reserve Groene Uitweg naar de reserve subsidies Groene Uitweg.<br><br>Voor de realisatie van faunapassages A1 en Maxisweg hevelen we in totaal € 687.000 over naar de reserve Groen (OD 5.1.1.). Daarmee komt de volledige dekking voor deze projecten in de reserve Groen terecht. | Lasten<br><br>Lasten<br><br>Lasten<br>Lasten<br><br>Lasten | -2.552 V<br><br>-419 V<br><br>-1.472 V<br>157 N<br><br>687 N |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | <u>Storting reserve subsidies Groene Uitweg:</u><br>Als gevolg van bovenstaande verlagen we de begrote storting in de reserve subsidies Groene Uitweg met € 1,3 miljoen. | Lasten | -1.315 V |

### 5.1.3 Programma Oostelijke vechtplassen uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve Oostelijke Vechtplassen (OVP)**<br>De verwachte uitgaven met dekking vanuit de Reserve OVP wordt met € 1 miljoen verlaagd. Dit wordt veroorzaakt doordat enkele projecten uit andere budgetten betaald gaan worden en sommige projecten worden vertraagd uitgevoerd door o.a. capaciteitsproblemen of er is door nieuwe inzichten eerst meer onderzoek nodig.<br>De lasten van derden die bijdragen aan de realisatie van PNH projecten vallen € 134.000 lager uit dan begroot, hiermee verlagen ook de Baten. | Lasten<br>Baten<br>Onttrekking | -947 V<br>134 N<br>813 N |

### 5.1.4 Gebiedsprogramma Laag Holland uitvoeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | De Baten en Lasten voor de SPUK voor Vitaal Platteland (L7) worden € 1,7 miljoen lager geraamd omdat we een subsidie van meer dan € 1,5 miljoen hebben die we conform de BBV regels op basis van het bestedingsplan over meerdere jaren moeten verdelen. | Lasten<br>Baten | -1.667 V<br>1.667 N |
| RESV | **Reserve Laag Holland**<br>De verwachte uitgaven met dekking vanuit de Reserve Laag Holland wordt met € 535.000 verhoogd. De voornaamste oorzaken hiervan zijn:<br>De subsidie Buiten UVR aan Recreatie Noord-Holland voor Vitaal Platteland Alkmaarder- en Uitgeestermeer die voor het jaar 2024 gepland was kan dit jaar al verstrekt worden, € 1 miljoen hoger.<br>De proceskosten zullen € 485.000 lager uitvallen dan geraamd doordat enkele projecten uit andere budgetten betaald gaan worden. | Lasten<br>Onttrekking | 535 N<br>-535 V |

### 5.2.1 NNN en agrarische natuur beheren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Voor het toekomstig beheer van de in het programma Groene Uitweg te realiseren projecten stort Rijkswaterstaat een afkoopsom van € 1,5 miljoen welke gestort wordt in de Algemene Reserve. | Baten | -1.485 V |

### 5.2.2 Recreatiegebieden en recreatieve routes beheren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Bij de 2e Begrotingswijziging 2023 is een indexering toegepast op het budget voor onze participantenbijdrage voor de recreatieschappen (overgeboekt vanuit de stelpost prijsstijging), inmiddels blijkt dit budget toch niet geheel nodig te zijn voor dit jaar en kan het te verwachten restant terug naar de algemene middelen. | Lasten | -370 V |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | We stellen voor om € 441.000 van het budget voor recreatievoorziening terug te laten vloeien naar de algemene middelen. Dit heeft de volgende oorzaak:<br>• Voor het onderdeel Boerenlandpaden € 91.000: voor de jaren 2022 en 2023 is er een transitie gesubsidieerd voor een bedrag van ca. € 60.000. Recreatie Noord-Holland (RNH) heeft aangegeven hiermee uit de voeten te kunnen. Een nieuwe regeling voor Boerenlandpaden is in de maak. Momenteel zijn er nu ruim 120 km aan deze paden onder contract en deze zullen naar verwachting allemaal onder de nieuwe regeling vallen.<br>• Voor de UVR Wandelnetwerk Noord-Holland € 350.000: Het Wandelnetwerk Noord-Holland is zo goed al provinciedekkend. De gemeente Texel zal dit jaar nog een aanvraag indienen. De investering hiervoor is ca. € 250.000. Er was rekening gehouden met een investering van € 500.000. In de praktijk blijkt dat er realistisch ruim 250 km aan routes bewegwijzerd kan worden i.p.v. de 500 in 2016 ingeschat zijn. Met Texel is het netwerk provinciedekkend. Er zijn nog een aantal witte vlekken, maar niet van dien omvang en investering. Uitbreiding en inbreiding blijft altijd mogelijk. Belanghebbenden hebben hiervoor geen aanvragen ingediend. | Lasten | -441 V |
| UI | Voor verschillende PPLG gebieden is de opdracht gegeven om een recreatieve kansenscan te maken. Hierbij zijn de TBO's en natuurorganisaties, de uitvoeringsorganisatie, gemeenten en overige stakeholders betrokken. Helaas is het niet geluk om de onderzoeken voor alle gebieden op te zetten/af te ronden. Dit mede doordat we het graag door hetzelfde bureau willen laten uitvoeren zodat we een eenduidig beeld hebben. Deze dienen volgend jaar verder integraal uitgewerkt te worden binnen de gebiedsprocessen. Wij stellen hiervoor voor om € 150.000 uit de bij de Kaderbrief 2022 beschikbaar gestelde middelen voor Bezoekersmanagement recreatie en toerisme via de UI over te hevelen naar 2024. | Lasten | -150 V |

### 5.2.3 Uitvoering geven aan de Wet natuurbescherming

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Bijstelling bedrag van de te verwachten ontvangen leges voor Wet Natuurbescherming. | Baten | -70 V |
| UI | In de decembercirculaire provinciefonds 2022 heeft de provincie € 755.000 van het Rijk ontvangen t.b.v. Natuurinclusief na-isoleren. Hiervan hebben we in 2023 € 249.000 op de begroting gezet ten behoeve van een opdracht aan de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, maar stellen we nu voor dit via de UI over te hevelen naar 2024. De beschikbare uren bij de omgevingsdienst Noord-Holland Noord waren nog niet op de sterkte die was voorzien bij de planning begin dit jaar. De krapte op de arbeidsmarkt in Nederland is hier mede debet aan. Inmiddels is uitvoeringsoverleg met de gemeenten opgestart en voorzien we in 2024 meer activiteiten. | Lasten | -249 V |

### 5.2.4 Tegemoetkoming faunaschade uitkeren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Het voor Faunaschade in 2023 beschikbare budget à € 13 miljoen blijkt, op basis van een op verzoek van de provincie door het Faunafonds verstrekte actualisatie van de schade in het schadejaar 2023, onvoldoende. Middels deze bijstelling naar een budget van € 14,3 miljoen wordt extra budget gereserveerd om alle tot nu toe in kaart gebrachte schade aan agrarische ondernemers (na aftrek van het eigen risico) te kunnen vergoeden. Opgemerkt dient te worden dat in de actualisatie van de schade nog een zekere mate van onzekerheid zit. Nog niet alle schade is getaxeerd, het schadeseizoen is nog niet ten einde en agrariërs kunnen na taxatie nog bezwaar en beroep aantekenen. | Lasten | 1.296 N |

### 5.3.2 Bijdragen aan regionale samenwerking t.a.v. groen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | De verwachte uitgaven uit SPUK Impuls Veenweiden (L10) wordt met € 2,8 miljoen verlaagd. Door de val van het kabinet en het concept van het PPLG blijven ontwikkelingen in 2023 achter. Zo wordt er in Laag Holland vooral gefocust op realisatie NNN en heeft het treffen van maatregelen in het veenweidegebied minder prioriteit gekregen. In de Deelregio Groene Hart schuiven geraamde subsidieaanvragen door naar 2024. | Lasten<br>Baten | -2.789 V<br>2.789 N |
| RESV | **Reserve Landschap**<br>De verwachte uitgaven met dekking vanuit de reserve Landschap wordt met € 2,2 miljoen verlaagd. Dit wordt met name veroorzaakt doordat uit recent overleg met meerdere beoogd subsidieaanvrager is gebleken dat het hen om uiteenlopende redenen niet lukt om de door hen in te dienen subsidieaanvragen tijdig af te ronden, € 1,2 miljoen. Hiernaast gaat het openstellen van de Uitvoeringsregeling voor Amstelscheg niet door in 2023, € 700.000. De te maken proceskosten zullen lager uitvallen dan geraamd, ca. € 200.000. | Lasten<br>Onttrekking | -2.168 V<br>2.168 N |

### 5.3.3 Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve subsidies Cofinanciering Waddenzee.**<br>Hogere uitgaven uit de reserve subsidies Cofinanciering Waddenzee van € 505.000. Dit heeft betrekking op de subsidie voor Waddenbaai fase 1 die in het jaar 2022 verstrekt is voor een totaal bedrag van € 6,8 miljoen waarvan de uitgaven in 2023 geraamd zijn op € 505.000.<br><br>**Reserve cofinanciering Waddenzee.**<br>De verwachte uitgaven met dekking vanuit de reserve cofinanciering Waddenzee wordt met € 1,3 miljoen verlaagd. De voornaamste oorzaken hiervan:<br>In het kader van de Uitvoeringsregeling Cofinanciering Waddenfonds Noord-Holland worden minder aanvragen ingediend dan verwacht, € 260.000.<br>Enkele geraamde subsidies buiten uitvoeringsregeling zullen niet tijdig aangevraagd worden dit jaar, € 1,3 miljoen.<br>Voor het project rondje waddenbaai wordt € 181.000 aan proceskosten opgenomen op de begroting | Lasten<br>Onttrekking<br><br>Lasten<br>Onttrekking | 505 N<br>-505 V<br><br>-1.345 V<br>1.345 N |

# Programma 6 Economie, cultuur en welzijn

### Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

| | Begroot 2023 voor laatste wijziging | Laatste begrotings-wijziging | Begroot 2023 na laatste wijziging |
|---|---|---|---|
| Lasten | 50.076 | -2.829 | 47.247 |
| Baten | -105 | 320 | 215 |
| Saldo van baten en lasten | 49.971 | -2.509 | 47.462 |
| | | | |
| Stortingen | | | |
| 6.1.1 Resv. Herstructurering Bedrijventerreinen | 2.500 | 0 | 2.500 |
| 6.1.2 Resv. MKB innovatie-instrumenten | 5.672 | 0 | 5.672 |
| 6.1.5 Resv. Europese landbouwprojecten | 500 | 0 | 500 |
| 6.4.1 Resv. Monumenten | 5.532 | 0 | 5.532 |
| 6.4.2 Resv. Subsidie SvA/NHW Werelderfgoed | 3.265 | 0 | 3.265 |
| 6.4.2 Resv. SvA/NHW Werelderfgoed | 1.355 | 0 | 1.355 |
| Onttrekkingen | | | |
| 6.1.1 Resv. Herstructurering Bedrijventerreinen | -3.599 | 40 | -3.559 |
| 6.1.2 Resv. MKB innovatie-instrumenten | -8.921 | 400 | -8.521 |
| 6.1.5 Resv. Europese landbouwprojecten | -2.482 | 0 | -2.482 |
| 6.4.1 Resv. Monumenten | -6.378 | 0 | -6.378 |
| 6.4.2 Resv. SvA/NHW Werelderfgoed | -5.755 | 1.490 | -4.265 |
| Totaal mutaties reserves | -8.311 | 1.930 | -6.381 |
| | | | |
| Programma Resultaat | 41.660 | -579 | 41.081 |

## 6.1.2 Een innovatief klimaat bevorderen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Een aantal projecten uit voorgaande jaren is afgerekend. Gebleken is dat de werkelijke kosten lager zijn dan het verstrekte voorschot. Het voordeel dient afgerekend te worden met het Rijk. Hierdoor worden zowel de lasten als de baten met € 400.000 verlaagd. | Baten<br>Lasten | 400 N<br>-400 V |
| RESV | **Reserve MKB**<br>Een aantal projecten uit voorgaande jaren met betrekking tot het MIT is afgerekend. Gebleken is dat de werkelijke kosten lager zijn dan het verstrekte voorschot. Dit zorgt ervoor dat er minder wordt onttrokken aan de reserve. | Lasten<br>Onttrekking | -400 V<br>400 N |

### 6.1.4 Een duurzame agrosector behouden en versterken

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| UI | De looptijd van het onderzoekprojecten is 12 maanden. Oorspronkelijk zouden de projecten in 2022 van start gaan en in 2023 worden afgerond. Echter, door het dynamisch landelijk stikstof- en NPLG beleid, en het capaciteitstekort bij de sector concernzaken is het pas in mei 2023 begonnen. De lasten schuiven door naar 2024. | Lasten<br><br>Lasten | -200 V<br><br>-150 V |

### 6.4.1 Investeren in behoud en herbestemming monumenten

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | De lasten met betrekking tot de herbestemming monumenten kunnen met € 185.000 worden afgeraamd. | Lasten | -185 V |

### 6.4.2 UNESCO stelling van Amsterdam behouden en herbestemmen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| RESV | **Reserve Stelling van Amsterdam/ NHW**<br>De onttrekking vanuit de reserve is met € 1,5 miljoen verlaagd. Dit komt doordat er twee subsidies die op de lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling staan dit jaar niet verleend gaan worden, het gaat om de volgende onderwerpen:<br>Regio Gooi- en Vechtstreek € 490.000<br>Fort Benoorden Spaarndam € 1 miljoen | Lasten<br>Onttrekking | -1.490 V<br>1.490 N |

# Programma 7 Economisch herstel en duurzaamheid

## Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

| | | Begroot 2023 voor laatste wijziging | Laatste begrotings-wijziging | Begroot 2023 na laatste wijziging |
|---|---|---|---|---|
| | Lasten | 18.657 | -4.450 | 14.207 |
| | Baten | -1.680 | 882 | -798 |
| | Saldo van baten en lasten | 16.977 | -3.568 | 13.409 |
| | | | | |
| | Stortingen | | | |
| 7.1.1 | Resv. Subsidies Economisch herstel en duurzaamheid | 733 | 0 | 733 |
| | Onttrekkingen | | | |
| 7.1.1 | Resv. Economisch herstel en duurzaamheid | -28.058 | 5.568 | -22.490 |
| 7.1.1 | Resv. Subsidies Economisch herstel en duurzaamheid | -370 | 0 | -370 |
| | Totaal mutaties reserves | -27.695 | 5.568 | -22.127 |
| | | | | |
| | Programma Resultaat | -10.718 | 2.000 | -8.718 |

### 7.1.1 Economisch herstel en duurzaamheid bevorderen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | De regeling Ontzorgingsprogramma zal met name tot uitvoering komen in 2024. Hiervoor worden de lasten in 2023 verlaagd met € 882.000. Deze regeling wordt betaald van budget dat de provincie van het Rijk ontvangt, daarom worden de baten ook bijgesteld. | Lasten<br>Baten | -882 V<br>882 N |
| RESV | **Reserve Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds**<br>De verwachte uitgaven zijn met € 3,5 miljoen verlaagd.<br><br>Op de uitvoeringsregel HIRB is minder aangevraagd dan verwacht, verder is het aantal onderzoeken achter gebleven, zodoende wordt het budget verlaagd met € 1,9 miljoen.<br><br>De planning was om een duurzaamheidslening te verstrekken, maar omdat er nu op landelijk niveau eenzelfde soort leningen worden verstrekt is de lening vanuit de provincie niet meer nodig. Daarom is het budget verlaagd met € 1,5 miljoen.<br><br>Op de uitvoeringsregeling Dorpshuizen is minder aangevraagd omdat voorbereiding van de aanvragen langer duurde dan verwacht. Budget kan met € 740.000 worden verlaagd. Deze uitvoeringsregeling loopt door in 2024.<br><br>Uitkeringen met betrekking tot subsidies voor Uvr. HIRB+ Duurzaamheid die in 2022 zijn verleend, zijn lager vastgesteld. Dit is in de realisatie van 2023 terecht gekomen, daarom kan dit budget met € 210.000 worden verlaagd.<br><br>Subsidies van de lijst buiten uitvoeringsregelingen op het gebied van | Lasten<br>Onttrekkingen | -3.568 V<br>5.568 V |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | arbeidsmarkt komen toch tot uitvoering in 2023 budget wordt verhoogd met € 800.000.<br><br>Voor de Contingentenaanpak was € 2 miljoen overgeheveld van het Economisch Herstel en Duurzaamheidsfonds naar Reserve Warmtetransitie met het idee dat de kosten ook volgend jaar zouden terugkeren. Maar de volledige kosten worden dit jaar genomen in een vorm van een subsidie. Deze is nog verleend bij operationeel doel 7.1.1, daarom wordt de storting van € 2 miljoen teruggedraaid. | | |

# Programma 8 Overzicht Financiën en bedrijfsvoering

### Mutaties budgettabel (x 1.000 euro)

| | Begroot 2023 voor laatste wijziging | Laatste begrotings-wijziging | Begroot 2023 na laatste wijziging |
|---|---|---|---|
| Lasten | 95.386 | -3.859 | 91.527 |
| Baten | -530.404 | -4.675 | -535.079 |
| Saldo van baten en lasten | -435.018 | -8.534 | -443.552 |
| | | | |
| Stortingen | | | |
| 8.1.8 Resv. Bedrijfsvoering | 1.420 | 0 | 1.420 |
| 8.2.5 Algemene Reserve | 2.200 | 1.485 | 3.685 |
| Onttrekkingen | | | |
| 8.1.8 Resv. Bedrijfsvoering | -6.270 | -816 | -7.086 |
| 8.1.8 Resv. Huisvesting | -782 | 0 | -782 |
| 8.2.3 Resv. Go-gelden | -99 | 0 | -99 |
| 8.2.5 Algemene Reserve | -74.988 | -1.600 | -76.588 |
| Totaal mutaties reserves | -78.519 | -931 | -79.450 |
| | | | |
| Programma Resultaat | -513.536 | -9.465 | -523.001 |

## 8.1.2 Uitkering provinciefonds

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Op basis van de septembercirculaire wordt de algemene uitkering met €3,47 miljoen opgehoogd. Dit is per saldo het resultaat van het toevoegen van de geschatte ruimte onder het plafond van het BTW compensatiefonds.<br>Overige mutaties <€100.000 | Baten<br><br>Baten | - 3.467 V<br><br>- 7 V |
| BN | In de septembercirculaire van het provinciefonds is extra geld toegekend voor het Uitvoeringsprogramma Natuur. Onderdeel van dit uitvoeringsprogramma is het verhogen van de beheervergoeding vanuit het Subsidiestelsel Natuur en Landschap (SNL). In verband hiermee wordt €334.000 extra aan de provincie Noord-Holland overgemaakt. Dit bedrag is neutraal met de storting in de reserve Groen onder operationeel doel 5.1.1.<br><br>In de septembercirculaire is een decentralisatie-uitkering ontvangen in verband met Verkeersveiligheid. Het gaat hierbij om een bedrag van €135.000. Dit bedrag is neutraal met de hogere lasten bij operationeel doel 4.3.1. | Baten<br><br>Baten | - 334 V<br><br>- 135 V |

### 8.1.3 Dividend

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Een geraamde liquidatie uitkering ad €70.000,- van de Regionale Ontwikkelingsmaatschappij voor het Noordzeekanaalgebiedd N.V. in liquidatie (RON) wordt niet meer in 2023 verwacht. Daarom wordt dit bedrag bij LBW2023 afgeraamd. | Baten | 70 N |

### 8.1.4 Financieringsfunctie

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | De rentelasten worden met €673.000 verhoogd. Dit heeft 2 oorzaken: de totale omvang van het aan te trekken vreemd vermogen wordt naar verwachting hoger dan eerder rekening mee is gehouden en daarnaast is het percentage waartegen geld geleend kan worden hoger geworden in de afgelopen periode.<br>De rentebaten worden verhoogd met €670.000. Dit is het gevolg van de stijging van de rente. Hierdoor ontvangen we meer geld over het tegoed dat we bij de Schatkist aanhouden. | Lasten<br><br>Baten | 673 N<br><br>- 670 V |

### 8.1.8 Overhead

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Voorziening verlofsparen<br>In 2022 is op aangeven van de commissie BBV een voorziening getroffen voor het verlof dat door personeel nog niet is opgenomen. Voor 2023 verwachten we dat die 'verlofschuld' met circa € 2,0 miljoen groeit.<br><br>Afrekeningsverschillen voorgaande jaren<br>In de jaarrekening 2022 zijn kosten opgenomen waarvoor op dat moment nog geen facturen waren binnengekomen. Het kan voorkomen dat de werkelijke facturen/subsidies afwijken van de opgenomen schatting in de jaarrekening. Deze afrekeningsverschillen ten opzichte van de jaarrekening leiden tot een aanvullend voordeel van € 311.000. | Lasten<br><br>Lasten | 2.000 N<br><br>- 311 V |
| RESV | Uitgaven I-projecten<br>Er zijn nieuwe I-projecten opgestart. De kosten van deze I-projecten worden gedekt uit de reserve bedrijfsvoering.<br><br>Aanschaf laptops, beeldschermen<br>Er worden in 2023 nog extra laptops aangeschaft voor medewerkers. De kosten worden gedekt uit de reserve bedrijfsvoering. | Lasten<br>Onttrekking<br><br>Lasten<br>Onttrekking | 381 N<br>-381 V<br><br>435 N<br>- 435 V |

### 8.2.1 Stelposten

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | In het Coalitieakkoord 2023-2027 is vastgesteld dat de stelpost macro-economische tegenvallers ingezet gaat worden ter dekking van het in te zetten (nieuwe) beleid.<br>Met het afboeken van het resterende saldo van €4.375.000 wordt dit voor 2023 gedaan. | Lasten | -4.375 V |

### 8.2.4 Afrekeningsverschillen

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| NBN | Afrekeningsverschillen voorgaande jaren<br>In de jaarrekening 2022 zijn kosten opgenomen waarvoor op dat moment nog geen facturen waren binnengekomen. Het kan voorkomen dat de werkelijke facturen/subsidies afwijken van de opgenomen schatting in de jaarrekening. Deze afrekeningsverschillen ten opzichte van de jaarrekening leiden tot een aanvullend voordeel van bijna € 2,8 miljoen. | Lasten | -2.796 V |

### 8.2.5 Algemene reserve beheren

| | **Financiële ontwikkeling** | | **Bedrag (x € 1.000)** |
|---|---|---|---|
| BN | Voor het toekomstig beheer van de in het programma Groene Uitweg te realiseren projecten stort Rijkswaterstaat een afkoopsom van € 1,5 miljoen welke gestort wordt in de Algemene Reserve. | Stortingen | 1.485 N |
| RESV | BIj de Jaarrekening 2022 is in voor project Zaanbrug ten onrechte € 1,6 miljoen onttrokken aan de reserve Uitvoeren Mobiliteitsbeleid en aan de Algemene Reserve toegevoegd. Dat wordt met de voorgestelde onttrekking van € 1,6 miljoen rechtgezet. | Onttrekking | 1.600 V |

# 4 Bedrijfsvoering

De actualisatie van de verdeling van capaciteitskosten over de programma's heeft effect op het totaal ter beschikking gestelde budget per programma. Deze mutaties zijn daarom bij de programmabudgetten opgenomen.

In het beleid voor capaciteitssturing is afgesproken, dat alle capaciteit inclusief ingehuurde capaciteit in het programma bedrijfsvoering wordt vermeld, inclusief het verdeelpercentage over de programma's.

Wanneer wordt ingehuurd van een programmabudget, wijzigt niet het budget van het operationele doel. Zo'n mutatie is dus niet zichtbaar bij de programma's. Om PS goed te informeren over de totale capaciteitskosten (inclusief inhuur) dat ten laste komt van de programma's en investeringen is dit hoofdstuk 'bedrijfsvoering' opgenomen.

In de paragraaf bedrijfsvoering van de jaarrekening wordt verantwoording afgelegd over de uiteindelijke realisatie.

| **Totale Capaciteitskosten** | **Capaciteitskosten in de programma's (Bedrag x € 1.000)** | **Verdeel percentage** |
|---|---|---|
| Programma 1 - Openbaar Bestuur | 11.149 | 8 % |
| Programma 2 - Klimaat en Milieu | 9.267 | 7 % |
| Programma 3 - Ruimte en Water | 11.124 | 8 % |
| Programma 4 - Bereikbaarheid | 28.748 | 21 % |
| Programma 5 - Groen | 16.024 | 12 % |
| Programma 6 - Economie, Cultuur en Welzijn | 5.456 | 4 % |
| Programma 7 - Economisch herstel en duurzaamheid | 885 | 1 % |
| Programma 8 - Financiën en Bedrijfsvoering | 56.426 | 41 % |
| Totaal programma's | 139.079 | 100 % |
| Naar Investeringen | 11.226 | |
| **Totale capaciteitskosten** | **150.305** | |

# 5 Overzicht begrote mutaties reserves

| OD | Reserve | Mutatie | BGR 2023 | Addendum | EBW 2023 | TBW 2023 | LBW 2023 | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.4.2 | Resv. Cofinanciering Europese projecten | Onttrekking | -196 | -199 | -3.617 | 0 | 3.043 | -969 |
| | | Storting | 1.000 | 2.043 | 0 | 0 | 0 | 3.043 |
| 2.1.1 | Resv. duurzame elektriciteit | Onttrekking | 0 | -1.380 | -2.126 | -200 | 372 | -3.334 |
| | | Storting | 2.867 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.867 |
| 2.1.2 | Reserve Subsidies Warmtetransitie | Onttrekking | 0 | 0 | -775 | 0 | 0 | -775 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.1.2 | Resv. warmtetransitie | Onttrekking | -500 | -250 | -11.449 | -352 | -195 | -12.746 |
| | | Storting | 3.267 | 0 | 0 | 11.600 | -2.000 | 12.867 |
| 2.1.3 | Resv. Energietransitie | Onttrekking | -275 | -1.341 | -1.760 | -3.963 | 981 | -6.358 |
| | | Storting | 3.967 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.967 |
| 2.1.4 | Resv. Circulaire economie | Onttrekking | -890 | 0 | 0 | 0 | 150 | -740 |
| | | Storting | 350 | 0 | 0 | 0 | 0 | 350 |
| 2.2.2 | Resv. Gezonde Leefom | Onttrekking | -3.400 | -67 | 0 | -380 | 539 | -3.308 |
| | | Storting | 3.300 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3.300 |
| 2.2.2 | Resv. Verduurzaming bestaande woningvo | Onttrekking | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.2.3 | Resv. Bodemsanering | Onttrekking | -3.918 | 858 | 0 | 0 | 572 | -2.488 |
| | | Storting | 319 | 0 | 0 | 0 | 0 | 319 |
| 3.2.1 | Resv. OV-fonds, incl. OV-knooppunten | Onttrekking | -3.680 | -5.000 | -1.150 | -50 | 7.633 | -2.247 |
| | | Storting | 5.000 | 1.200 | 0 | 0 | 0 | 6.200 |
| 3.2.1 | Resv. verl. subs. OD 3.4.1 | Onttrekking | 0 | -175 | -2.600 | 0 | 0 | -2.775 |
| | | Storting | 0 | 8.000 | 0 | 0 | -8.000 | 0 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.2.3 | Resv. Ontwikkeling havencomplexen | Onttrekking | 0 | -1.000 | 875 | 0 | -716 | -841 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 11.062 | 0 | 11.062 |
| 3.2.4 | Resv. Ruimtelijke Ontwikkeling | Onttrekking | 0 | 0 | -341 | 0 | 0 | -341 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.2.4 | Resv. verl. subs. OD 3.4.4 | Onttrekking | 0 | -840 | 0 | 500 | 0 | -340 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.2.5 | Resv. waardevermindering grond Groen | Onttrekking | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | Storting | 7.000 | -1.000 | 0 | -4.634 | 0 | 1.366 |
| 3.3.1 | Resv. Woonbeleid | Onttrekking | -980 | 230 | -32 | -100 | 107 | -775 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3.2 | Resv. Woningbouw | Onttrekking | -1.145 | 0 | -5.198 | 3.350 | 1.572 | -1.421 |
| | | Storting | 1.200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.200 |
| 3.3.2 | Resv. Woningbouw subsidies | Onttrekking | 0 | -285 | -346 | 0 | 0 | -631 |
| | | Storting | 0 | 0 | 2.055 | -2.055 | 0 | 0 |
| 3.4.2 | Resv. Meekoppelkansen bij dijkversterk | Onttrekking | -580 | 0 | -18.246 | -4.132 | 882 | -22.076 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 150 | 0 | 150 |
| 3.4.2 | Resv. subs. Meek.k. Dijkverst.&Kustontw. | Onttrekking | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | Storting | 0 | 0 | 2.200 | 200 | 0 | 2.400 |
| 3.4.3 | Resv. Klimaatadaptie | Onttrekking | -1.591 | -43 | -1.100 | 0 | 1.000 | -1.734 |
| | | Storting | 1.500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.500 |
| 3.5.3 | Resv. Waterrecreatie | Onttrekking | -1.393 | 0 | 0 | -2.382 | 2.208 | -1.567 |
| | | Storting | 1.562 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.562 |
| 4.1.1 | Resv. Mobiliteitsbeleid | Onttrekking | -1.175 | -235 | -620 | 0 | 1.839 | -191 |
| | | Storting | 205 | 0 | 0 | 300 | 500 | 1.005 |
| 4.1.2 | Resv. Uitvoeren Mobiliteit | Onttrekking | -13.163 | -4.707 | -8.626 | -20.426 | 27.268 | -19.654 |
| | | Storting | 8.935 | 0 | 24.000 | 0 | 8.996 | 41.931 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4.1.2 | Resv. verleende subsidies OD 4.1.2 | Onttrekking | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.411 | 1.411 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4.2.1 | Resv. Openbaar Vervoer projecten | Onttrekking | -3.112 | -5.713 | -7.531 | 0 | 6.358 | -9.998 |
| | | Storting | 67 | 0 | 0 | 0 | 0 | 67 |
| 4.4.2 | Resv. Ontwikkeling prov infrastructuur | Onttrekking | -3.997 | 2.131 | -1.425 | 0 | 408 | -2.883 |
| | | Storting | 20.074 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20.074 |
| 4.4.4 | Resv. Investeringen wegen | Onttrekking | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.4. | Resv. Kapitaallasten OV | Onttrekking | -1.289 | 1.231 | 0 | -1 | 0 | -59 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.4. | Resv. Kapitaallasten Wegen | Onttrekking | -124 | -17 | 0 | -10 | 0 | -151 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.5 | Resv. Groot onderhoud wegen | Onttrekking | -24.740 | -6.676 | 0 | 538 | 2.720 | -28.158 |
| | | Storting | 19.320 | 3.466 | 0 | 2.151 | -1.150 | 23.787 |
| 4.4.6 | Resv. Groot onderhoud vaarwegen | Onttrekking | -8.033 | -1.865 | 0 | 919 | 800 | -8.179 |
| | | Storting | 6.000 | 2.178 | 0 | 179 | 0 | 8.357 |
| 4.4.7 | Resv. Innovatieveprojecten Mobiliteit | Onttrekking | -1.380 | -2.766 | 0 | 0 | 1.569 | -2.577 |
| | | Storting | 71 | -71 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4.4.7. | Resv. Kapitaallasten innovatieve project | Onttrekking | 0 | -403 | 0 | -29 | 0 | -432 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.1.1 | Resv. Groen | Onttrekking | -42.453 | -10.059 | 0 | 3.165 | 19.174 | -30.173 |
| | | Storting | 23.730 | 0 | 0 | 1.200 | 1.021 | 25.951 |
| 5.1.1 | Resv. KapitaalStorting Groen | Onttrekking | -70 | 0 | 0 | 0 | 0 | -70 |
| | | Storting | 1.250 | 468 | 0 | 0 | 0 | 1.718 |
| 5.1.1 | Resv. verleende subsidies OD 5.1.1 | Onttrekking | 0 | 0 | 0 | -3.854 | 0 | -3.854 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5.1.2 | Resv. Groene Uitweg | Onttrekking | -3.526 | -990 | 0 | -5.626 | 3.180 | -6.962 |
| | | Storting | 107 | 0 | 0 | 0 | 0 | 107 |
| 5.1.2 | Resv. subs. Groene Uitweg | Onttrekking | 0 | 0 | 0 | -1.167 | 419 | -748 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 3.122 | -1.315 | 1.807 |
| 5.1.3 | Resv. Oostelijke Vechtplassen (OVP) | Onttrekking | -4.069 | -6.186 | 0 | 6.973 | 813 | -2.469 |
| | | Storting | 4.058 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.058 |
| 5.1.4 | Resv. Laag Holland | Onttrekking | 0 | -2.454 | 0 | -599 | -535 | -3.588 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.2.1 | Resv. Uittreding Goois Natuurreservaat ( | Onttrekking | -932 | 932 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5.3.2 | Resv. Landschap | Onttrekking | -3.780 | -220 | 0 | -1.455 | 2.168 | -3.287 |
| | | Storting | 4.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4.000 |
| 5.3.3 | Resv. Cofinanciering Waddenzee | Onttrekking | -2.816 | -2.278 | 0 | 2.065 | 1.345 | -1.684 |
| | | Storting | 2.000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.000 |
| 5.3.3 | Resv. Subsidies Cofinanciering Waddenzee | Onttrekking | 0 | 0 | 0 | 0 | -505 | -505 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6.1.1 | Resv. Herstructurering bedrijventerrei | Onttrekking | -2.575 | 26 | -1.050 | 0 | 40 | -3.559 |
| | | Storting | 2.500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.500 |
| 6.1.2 | Resv. MKB | Onttrekking | -315 | -5.278 | -3.328 | 0 | 400 | -8.521 |
| | | Storting | 5.672 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5.672 |
| 6.1.5 | Resv. Europese proj. Landbouwsubsidies | Onttrekking | -678 | -41 | -710 | -1.053 | 0 | -2.482 |
| | | Storting | 500 | 0 | 0 | 0 | 0 | 500 |
| 6.4.1 | Resv. monumenten (Mr.F.J.Kranenburgfonds | Onttrekking | -5.897 | 0 | -481 | 0 | 0 | -6.378 |
| | | Storting | 5.051 | 481 | 0 | 0 | 0 | 5.532 |
| 6.4.2 | Resv. Subs. SvA/NHW Werelderfgoed | Onttrekking | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | Storting | 0 | 0 | 3.265 | 0 | 0 | 3.265 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6.4.2 | Resv. SvA/NHW Werelderfgoed | Onttrekking | 0 | -1.600 | -4.155 | 0 | 1.490 | -4.265 |
| | | Storting | 0 | 1.355 | 0 | 0 | 0 | 1.355 |
| 7.1.1 | Resv. economisch herstel en duurzaamheid | Onttrekking | -16.325 | 0 | -733 | -11.000 | 5.568 | -22.490 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 7.1.1 | Resv. Subs. eco. Herstel & Duurzaamheid | Onttrekking | 0 | 0 | -370 | 0 | 0 | -370 |
| | | Storting | 0 | 0 | 733 | 0 | 0 | 733 |
| 8.1.8 | Resv. Bedrijfsvoering | Onttrekking | -1.508 | -400 | -3.117 | -1.245 | -816 | -7.086 |
| | | Storting | 1.420 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1.420 |
| 8.1.8 | Resv. huisvesting | Onttrekking | -782 | 0 | 0 | 0 | 0 | -782 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8.2.3 | Resv. GO-gelden | Onttrekking | -556 | 556 | 0 | -99 | 0 | -99 |
| | | Storting | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8.2.5 | Algemene Reserve | Onttrekking | -27.155 | 1.000 | -25.738 | -23.095 | -1.600 | -76.588 |
| | | Storting | 2.200 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2.200 |

# 6 Lijst subsidies buiten uitvoeringsregeling

## Programma 1 Openbaar bestuur

| OD | Naam subsidie aanvrager | Max subsidie 2023 | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 1.1.3 | Amsterdam Smart City<br>Toelichting: Subsidie om als grote partner deel te kunnen nemen aan het kennisnetwerk Amsterdam Smart City | € 200.000 | |
| 1.3.3 | Gemeente Hilversum: Bibob Expertiseteam voor Gooi & Vechtstreek.<br>Toelichting:<br>In het Bibob Expertiseteam bundelen de gemeenten werken gemeenten samen aan de uitvoering van de Wet Bibob.<br>Dit sluit aan bij de doelstellingen van de Agenda Weerbaar Noord-Holland; namelijk versterking van het bestuurlijk tegengaan<br>van ondermijning en het vergroten van de gemeentelijke weerbaarheid. | € 50.000 | |
| 1.3.3 | Gemeente Huizen: bestuurlijk Interventieteam fase 2<br>Toelichting: Gooi en Vechtstreek zet gezamenlijk in op versterking van de bestuurlijke weerbaarheid. Hiertoe zetten de gemeenten zich onder andere in op voortzetting en doorontwikkeling van het BIT naar een duurzaam samenwerkingsverband in de strijd tegen oneerlijk ondernemerschap en vóór een weerbaar openbaar bestuur. Het bestuurlijk interventieteam sluit aan bij de doelstellingen van de Agenda Weerbaar Noord-Holland; namelijk een bijdrage leveren aan de versterking van lokale weerbaarheid. In het bestuurlijk interventieteam werken meerdere gemeenten samen. Hierdoor wordt de lokale uitvoeringskracht vergroot, de informatiepositie versterkt en wordt lokaal steviger opgetreden tegen de ondermijnende criminaliteit. Deze werkwijze past daarmee geheel binnen de opgave om ondermijnende criminaliteit tegen te gaan vanuit een maatschappelijke opgave waarbij samen en vooral integraal werken effectief | € 40.000 | |
| 1.4.1 | Gemeente Alkmaar: Symposium Project Later<br>Bijdrage voor symposium voor bewustwording en kennis overdracht omgang LHBTI ouderen in zorginstellingen. | € 5.000 | Nieuw |

## Programma 2 Klimaat en Milieu

| OD | Naam subsidie aanvrager | Max subsidie 2023 | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 2.1.1 | Energie Samen Noord-Holland, energie-initiatieven, gemeenten en maatschappelijke organisaties met kennis, begeleiding, uitvoeringskracht en participatie in de energietransitie | € 60.000 | |
| 2.1.2 | Greenport Aalsmeer | € 150.000 | |

| | | |
|---|---|---|
| | Energieconsultant Greenport | |
| 2.1.2 | Gemeente Hilversum, warmteregisseur | € 70.000 |
| 2.1.2 | Gemeente Aalsmeer, warmteregisseur | €70.000 |
| 2.1.2 | OD IJmond, warmteregisseur | € 70.000 |
| 2.1.2 | Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, Ecologische effecten van thermische energie uit oppervlaktewater (TEO) installaties | € 150.000 |
| 2.1.2 | Gemeente Zaanstad, Stimulerend Energietoezicht bedrijven<br>Gemeente Zaanstad heeft een subsidieaanvraag opgesteld in het kader van de UVR Stimulerend Energietoezicht. Deze aanvraag voldoet inhoudelijk, echter is deze door omstandigheden (problemen met eHerkenning bij Gemeente ZNSTD) niet tijdig ontvangen. Gemeente ZNSTD en Omgevingsdienst NZG zijn onverminderd gecommitteerd aan de uitvoering van de voorgestelde activiteiten conform het Energiebesparingskkoord Noord-Hollandse Bedrijven. | € 334.861 |
| 2.1.3 | *Ontwikkelingsbedrijf NHN, Data Science Alkmaar* | € 150.000 |
| 2.1.3 | New Energie Coalition | € 64.000 |
| 2.1.3 | Regio Deal Waddeneilanden | €2.700.000 |
| 2.1.3 | TNO, Contingentenaanpak | €2.000.000 |
| 2.1.4 | C-creators, uitvoeren activiteiten om circulair bouwen te stimuleren | € 80.000 |
| 2.2.1 | Omgevingsdienst NZKG, Capaciteit Groen staal<br>Van het Rijk ontvangen we een specifieke uitkering voor de uitbreiding van de capaciteit van de omgevingsdienst Noord-Holland ten behoeve van de vergunningverlening in het kader van de maatwerkaanpak Tata. | €3.000.000 |
| 2.2.2 | Hoogheemraadschap Rijnland, Bodemsanering terrein voormalig AWZI Rijsenhout | € 308.550 |
| 2.2.3 | Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, sanering waterbodem in de Amstel<br>De provincie heeft het maximum bedrag als Specifieke Uitkering van het Rijk ontvangen voor de sanering van de waterbodem in de Amstel nabij de locatie Cindu te Uithoorn door het waterschap. | €1.400.000 |
| 2.2.3 | Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, uitvoering waterbodemsaneringen door het waterschap<br>De provincie heeft het maximum bedrag als Decentralisatie Uitkering Bodem van het Rijk ontvangen voor de uitvoering van waterbodemsaneringen door het waterschap. | €2.860.000 |
| 2.2.3 | Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam) door het waterschap<br>De provincie heeft het maximum bedrag als Specifieke Uitkering van het Rijk ontvangen voor de uitvoering van een deel van de waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam) door het waterschap. | €2.124.196 |
| 2.2.3 | Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam) en Cluster 2 (Kattenburg c.a. te Amsterdam) door het waterschap | €8.523.000 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | De provincie heeft het maximum bedrag als Specifieke Uitkering van het Rijk ontvangen voor de uitvoering van een deel van de waterbodemsaneringen Cluster 1 (Prinseneiland c.a. te Amsterdam) en Cluster 2 (Kattenburg c.a. te Amsterdam) door het waterschap. | | |

## Programma 3 Ruimte en Water

| OD | Naam subsidie aanvrager | Max subsidie 2023 | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 3.2.1 | Alkmaar Noord, knooppuntontwikkeling fase 1 | €1.200.000 | |
| 3.2.1 | Gemeente Haarlem, Knooppuntontwikkeling Haarlem Nieuw-Zuid | € 8.000.000 | |
| 3.2.1 | Heerhugowaard, ketenreismiddelen | € 150.000 | |
| 3.2.1 | Alkmaar, ketenreismiddelen | € 50.000 | |
| 3.2.1 | Heiloo, ketenreismiddelen | € 231.500 | |
| 3.2.1 | Zaanstad, ketenreismiddelen | € 70.000 | |
| 3.2.1 | Heemskerk, ketenreismiddelen | € 75.000 | |
| 3.2.1 | Hoorn, ketenreismiddelen | € 200.000 | |
| 3.2.1 | Schagen, ketenreismiddelen | € 75.000 | |
| 3.2.1 | Uitgeest, ketenreismiddelen | € 275.000 | |
| 3.2.3 | Stichting projectbureau Noordzeekanaalgebied, Novi gebied | € 100.000 | |
| 3.3.1 | Vereniging Dorpswerk Noord-Holland, Toekomstplan voor dorp en dorpshuis | € 32.000 | |
| 3.3.2 | MRA, flexibele schil | € 400.000 | |
| 3.3.2 | MRA, huisvesting aandachtsgroepen | € 200.000 | |
| 3.4.2 | Gemeente Hoorn, 3 bruggen en fietspad | € 4.900.000 | |
| 3.4.3 | HHNK, programmaplan ruimtelijke adaptatie NK | € 44.000 | |
| 3.4.3 | Wageningen University & Research, WWW.veiligheidslandschappen (Waarderijke, Waterrijke en Water.veiligheidslandschappen) | € 120.000 | |
| 3.5.1 | Acacia, Zoete Toekomst | € 310.000 | |
| 3.5.2 | Acacia, Zoete Toekomst | € 206.250 | |
| 3.5.2 | PWN, ondergrondse drinkwaterberging | € 1.500.000 | |
| 3.5.3 | Sportvisserij Midwest Nederland, pilotproject loodvrij vissen | € 47.500 | |
| 3.5.3 | Amsterdamse Hengelsportvereniging , pilotproject loodvrij vissen | € 12.500 | |
| 3.5.3 | Rijkswaterstaat Verkeer- en Watermanagement, Afdeling Vaarwegmarkeren, Aanschaf van boeien voor vaarwegmarkering lijn Hoorn-Volendam<br>Toelichting: Subsidie aan de Vaarwegmarkeringsdienst van Rijkswaterstaat voor 220.000 euro ex BTW = maximaal 265.000 inclusief BTW voor de aanschaf van 50-55 boeien om gedurende 15 jaar vaarwegmarkering in relatie tot waterplanten te kunnen aanbrengen op de lijn Hoorn-Volendam. De provincie wil geen opdrachtgever en geen eigenaar zijn en voorwaarde is dat Rijkswaterstaat het beheer en onderhoud van de boeien regelt. | € 265.000 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3.5.3 | Stichting Veerdiensten op de Vecht, Fietsboot Vecht<br>Toelichting: Stimuleren toegankelijkheid Oostelijke Vechtplassen over water, aansluiting op recreatieve routes provincie Utrecht. | € 25.000 | |
| 3.5.3 | stichting Verborgen Stad, Beleving Historische route trekvaart Leiden- Haarlem.<br>Toelichting: Het beleefbaar maken van de historische trekvaart Leiden – Haarlem, door het toevoegen van een virtuele ervaring en informatieborden van het historisch landschap op een aantal aanlegplaatsen langs de trekvaart. In opvolging van een aantal soortgelijke aanlegplaatsen langs de trekvaart in Zuid-Holland. | € 20.000 | |
| 3.5.3 | Gemeente Haarlemmermeer, pont Aalsmeer-Rijsenhout<br>Toelichting: Doel van de subsidie is recreatief vervoer te verduurzamen door het elektrificeren van deze pont. | € 50.000 | Nieuw |

## Programma 4 Bereikbaarheid

| OD | Naam subsidie aanvrager | Max subsidie 2023 | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 4.2.1 | Regionaal Overlegorgaan Consumentenbelangen Openbaar Vervoer<br><br>Toelichting:<br>Inhuur van een onafhankelijk voorzitter en secretaris. | € 50.000 | |
| 4.1.2 | Gemeente Alkmaar: Haven Boekelermeer<br><br>Toelichting:<br>Deze haven draagt bij aan de mobiliteitstransitie door het verminderen van vachtverkeer over de weg en verminderd brugopeningen van de Leeghwaterbrug, waarmee de doorstroming op de N242 verbeterd. | € 6.800.000 | gewijzigd |
| 4.1.2 | Gemeente Gooise meren: OV SAAl: Regionale fietsroutes<br><br>Toelichting:<br>Subsidie voor de realisatie van regionale doorfietsroutes in de Gooi en Vechtstreek | ~~€ 375.000~~ | vervallen |
| 4.1.2 | Gemeente Gooise Meren: Stationsweg aanpassen<br>Toelichting:<br>Subsidie voor de herinrichting van de Stationsweg nabij station Naarden-Bussum | ~~€ 500.000~~ | vervallen |
| 4.1.2 | Gemeente Gooise meren: aanpassen wegvakken overweg Comeniuslaan/Zwarteweg<br>Toelichting<br>Subsidie voor aanpassing overweg ten noorden van station Naarden-Bussum | ~~€ 80.000~~ | vervallen |
| 4.1.2 | Gemeente Hilversum: Fietsenstalling station Hilversum<br>Toelichting:<br>Subsidie voor de realisatie van een ondergrondse fietsenstalling bij station Hilversum | ~~€ 2.750.000~~ | vervallen |
| 4.1.2 | Gemeente Hilversum: Planstudie stationshal Hilversum<br>Toelichting<br>Subsidie voor uitvoeren planstudie naar uitbreiding stationshal Hilversum centraal | € 1.000.000 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4.1.2 | Gemeente Haarlemmermeer: Fietsfile vrij realisatie F200 Amsterdam-Haarlem<br>Toelichting:<br>Subsidie voor de verbetering van de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam. Het gaat in 2023 om het resterende deel van de subsidie; het grootste deel is aangevraagd in 2022. | €261.060 | |
| 4.1.2 | Gemeente Haarlem: Fietsfile vrij realisatie F200 Amsterdam-Haarlem<br>Toelichting:<br>Subsidie voor evaluatie, monitoring en/of fietsstimulering van de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam. Subsidie wordt in 2023 aangevraagd, nadat het routedeel in Haarlemmermeer is verbeterd. | ~~€ 159.441~~ | vervallen |
| 4.1.2 | Gemeente Landsmeer: Pontje Ilpendam<br>Toelichting:<br>Subsidie voor bijdrage aan de exploitatie van het pontveer voor de jaren 2023-2026. In 2023 willen wij voor de resterende jaren (2023, 2024, 2025 en 2026) in één keer beschikken en in jaarlijkse voorschotten uitbetalen. In 2022 is minder beschikt dan oorspronkelijk was voorzien. Het verschil (€66.437) wordt opgeteld bij het gereserveerde bedrag in 2023. Het totaalbedrag wordt dan € 386.437. Dit bedrag wordt in één keer beschikt en vervolgens in gelijke jaarschijven aan de gemeente uitbetaald. | € 386.437 | |
| 4.1.2 | Gemeente Haarlem: Doorfietsroute Kennemerland<br>Toelichting:<br>Subsidie verbetering fietsverbinding langs de N208 (Lodewijk van Deyssellaan) | € 452.250 | |
| 4.1.2 | Gemeente Velsen: Doorfietsroute Kennemerland<br>Toelichting:<br>Subsidie verbetering fietsverbinding Hagelingerweg (deel 2) in Santpoort-Noord | € 209.634 | |
| 4.1.2 | Gemeente Zaanstad: Verbindingsweg Dorpsstraat-Communicatieweg<br>Toelichting:<br>Aanleg van een verbindingsweg tussen de Communicatieweg en de Dorpsstraat in Assendelft aan te leggen. Deze verbindingsweg moet het verkeer op de Communicatieweg en de overlast die er mee gemoeid is verminderen, en de doorstroming te verbeteren. | € 1.300.000 | |
| 4.1.2 | Recreatieschap Spaarnwoude: Pont Spaanrwoude<br>Toelichting<br>Bljdrage in de exploitatie van de pont Spaarnwoude | € 55.000 | |
| 4.1.2 | Gemeente Blaricum: OV knooppunt Crailo<br>Toelichting<br>Subsidie voor verbeteren ketenreisvoorzieningen bij busknooppunt Crailo | € 400.000 | gewijzigd |
| 4.1.2 | Gemeente Gooisemeren: P+R Muiden<br>Toelichting<br>Subsidie voor verbetering ketenreisvoorzieningen nabij P+R muiden | ~~€ 400.000~~ | vervallen |
| 4.1.2 | Stichting CROW: Bijdrage 2024-2027<br>Toelichting<br>ondersteuning programma maatschappelijke opgaven van medeoverheden ten aanzien van bereikbaarheid en mobiliteit met kennis en kunde. | € 645.000 | Nieuw |
| 4.1.2 | Goois Natuurreservaat: Strekken westelijke fietstoerit tunneltje La Place N525 | € 230.000 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | Toelichting<br>Subsidie voor 'strekken' fietstoerit tunneltje onder N525 nabij de La Place in Laren. | | |
| 4.1.2 | Regio Gooi en Vecht: Ketenvoorzieningen rond Regiohubs Gooi en vechtstreek<br>Toelichting<br>Subsidie voor het realiseren van ketenreisvoorzieningen rond regiohubs in Gooi en Vecht. | € ~~600.000~~ | vervallen |
| 4.1.2 | Gemeente Amsterdam: Aanschaf Pont veerdienst Velsen<br>Toelichting<br>Bijdrage aan de aanschaf van een pont, met als doel de pontverbinding bij Velsen structureel te voorzien van 2 ponten. | € 1.800.000 | Nieuw |
| 4.1.2 | Gemeente Den Helder: Project KVSS<br>Renovatie Boerenverdrietbrug | € 300.000 | |
| 4.1.2 | Gemeente Den Helder: Project KVSS<br>Verplaatsen jachthaven/museumhaven Willemsoord | € 500.000 | |

## Programma 5 Groen

| OD | Naam subsidie aanvrager | Max subsidie 2023 | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 5.1.1 | Gemeente Schagen, Boskerpark realisatie NNN inrichting (NHN16) | € 247.000 | |
| 5.1.1 | Stichting Bovenlanden Aalsmeer; Groene As fase 3 en 4, inrichtingskosten<br>Toelichting: doorgeschoven van 2021 naar 2022 | € 1.491.700 | Opnieuw opgevoerd |
| 5.1.1 | Stichting Bovenlanden Aalsmeer; Groene As fase 5, inrichtingskosten<br>Toelichting: doorgeschoven van 2022 naar 2023 | € 520.000 | |
| 5.1.1 | Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Uitgeester- en Heemskerkerbroek | € 700.000 | |
| 5.1.1 | WUR/Deltares, Living lab Koopmanspolder | € 120.000 | |
| 5.1.1 | HHNK, oplossen van het vismigratieknelpunt bij het Zaancomplex | € 165.000 | |
| 5.1.1 | Water, Land en Dijken, Bodem- en vegetatieverbetering natuurgronden bij natuurboeren.<br>Toelichting: met dit project zullen vier natuurboeren de komende jaren met elkaar onderzoeken hoe ze het bodemleven van hun natuurgronden kunnen verbeteren ten gunste van de weidevogels en de biodiversiteit. Een bijvangst is dat daarmee ook de kwaliteit van het grasgewas en het ruwvoer verbeterd kan worden en de diergezondheid. Waardoor hun bedrijf als natuurboerderij wordt geoptimaliseerd en het verdienmodel wordt verbeterd. Geleerde lessen, en opgedane kennis worden uitgewisseld. | € 200.000 | |
| 5.1.1 | Gebiedcoöperaties Noord Holland Zuid U.A., Integrale aanpak stikstofreductie Ronde Hoep.<br>Toelichting: Het samen met overheden en andere partijen opstellen van een Gebiedsplan met maatregelen waarbij de agrariërs bijdragen aan de oplossing van maatschappelijke problemen en daarmee tegelijkertijd nieuwe toekomstperspectieven creëren voor de agrarische bedrijven zelf via een (zowel economisch als ecologisch) volhoudbare bedrijfsvoering. | € 938.562 | |
| 5.1.1 | Recreatieschap Geesterambacht, inrichten van 13ha moerasnatuur. | € 35.000 | |
| 5.1.1 | Hall Larenstein, Optimalisatie kruidenrijk grasland.<br>Toelichting: Het project optimalisatie kruidenrijk grasland levert belangrijke inzichten die nodig zijn voor een verdere versterking van de biodiversiteit in het agrarische gebied, passend bij de bedrijfsvoering van melkveebedrijven. | € 100.000 | |
| 5.1.1 | SUPmission, onderzoek naar effecten van Great Bubble Barrier in het Spaarne op de omgeving.<br>Toelichting. Naar aanleiding van de motie vreemd de “plastic soup” afremmen van D66 wordt deze subsidie verleend voor een onderzoek naar effecten van Great Bubble Barrier in het Spaarne op de omgeving. | € 9.000 | |
| 5.1.2 | Gemeente Gooise Meren, Aanlegplaatsen trekvaart Muiden | € 280.000 | |
| 5.1.2 | Natuurmonumenten, Horstermeer landschapsbeleving | € 63.910 | |
| 5.1.2 | Staatsbosbeheer, klimaatbos Diemerscheg fase 2 | € 500.000 | |
| 5.1.2 | Gemeente Gooise Meren, Muiden Noord-West fase 2 | € 1.730.000 | |
| 5.1.2 | Gemeente Gooise Meren, Natuurboulevard 2.0 | € 1.050.000 | |
| 5.1.2 | Stichting Monumentenbezit, Recreatieve kwaliteit 's-Graveland | € 1.800.000 | |
| 5.1.2 | Gemeente Amsterdam, Rondje Diemerscheg | € 70.000 | |
| 5.1.2 | Gemeente Diemen, Ecologische verbindingen Diemerscheg | € 70.000 | |
| 5.1.2 | Regio Gooi en Vechtstreek, Vaarnetwerk | € 142.500 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5.1.2 | Rijksmuseum Muiderslot, Buitenruimte Muiderslot fase 2 | € 707.000 | |
| 5.1.2 | Gemeente Diemen: Strandje tweede Diem | € 65.000 | |
| 5.1.2 | Gebiedscoöperatie Noord-Holland Zuid Noordelijke Vechtpolders – Toekomstbestendig weidelandschap | € 90.000 | |
| 5.1.2 | Subsidie Project Restauratie en ontsluiting buitenplaats Trompenburgh. | € 748.000 | |
| 5.1.2 | Subsidie Project Entrée Muiden Zuidwest. | € 419.000 | |
| 5.1.4 | Recreatie Noord-Holland; Vitaal Platteland Alkmaarder- en Uitgeestermeer | € 1.020.000 | |
| 5.1.4 | SBB Vitaal Platteland Waterland-Oost | € 3.700.000 | |
| 5.1.4 | ANV Water Land en Dijken, Boerderijeducatie Laag Holland | € 61.137 | |
| 5.1.4 | Jaap Prins (Maatschap Schermerdycke), Financiering van stalaanpassing van de ligboxstal | € 20.000 | |
| 5.1.4 | Landschap Noord-Holland, VP Laag Holland klimaatbuffer groeiend veen | € 827.500 | |
| 5.1.4 | Natuurmonumenten, VP Wormer- en Jisperveld | € 1.865.000 | |
| 5.2.1 | Stichting Natuurcollectief Noord-Holland, Begeleiding kleine natuurbeheerders | € 5.000 | Gewijzigd |
| ~~5.2.1~~ | ~~UvB, begeleiding kleine natuur beheerders~~ | ~~€ 10.000~~ | Vervallen |
| 5.2.1 | Rijksuniversiteit Groningen, co-financiering van het Grutto Landschap project.<br>Toelichting: Het Grutto Landschap Project wil de veranderingen in biodiversiteit en landschap meten. Het doel is om de uitkomsten van dit onderzoek te kunnen toepassen bij de integrale benadering die middels het PPLG wordt nagestreefd in de gebiedsprocessen. Daarnaast heeft het onderzoek het doel om de communicatie en informatievoorziening rondom weidevogels te verbeteren. | € 41.670 | |
| 5.2.2 | Recreatie Noord-Holland, transitie regeling Boerenlandpaden | € 65.000 | |
| 5.2.3 | Faunabeheereenheid, faunabeleid van de provincie Noord-Holland | € 1.270.000 | |
| 5.2.3 | Stichting RAVON afdeling FLORON, Borging botanisch erfgoed Noord-Holland (fase 1) | € 66.054 | |
| 5.3.1 | Landschap Noord-Holland, Uitvoering Programma 'Betrekken bij Groen' | € 708.000 | |
| 5.3.2 | Nationaal Park Zuid-Kennemerland, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan | € 160.789 | |
| 5.3.2 | Nationaal Park Duinen van Texel, uitvoeren van de jaarlijkse activiteitenplan. | € 166.530 | |
| 5.3.2 | Gemeente Castricum, Buitenpoort Castricum | € 200.000 | |
| 5.3.2 | Stichting Oer-IJ , brugleuningen | € 70.000 | |
| 5.3.2 | PWN, klimaatbestendige integrale ontwikkeling tuinbouwgebied Heemskerk.<br>Toelichting: klimaatbestendige integrale ontwikkeling tuinbouwgebied Heemskerk | € 250.000 | |
| 5.3.3 | FME, Green Shipping Beunschip | € 441.073 | |
| 5.3.3 | FME, Green Shipping Baggerschip | € 405.529 | |
| 5.3.3 | Vogelbescherming Nederland, Wij en Wadvogels fase 2; 2023-2026 | € 800.000 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 5.3.3 | Vogelbescherming Nederland, Waakvogels<br>Toelichting: doorgeschoven van lijst 2022. | € 200.000 | |

## Programma 6 Economie, Cultuur en Welzijn

| OD | Naam subsidie aanvrager | Max subsidie 2023 | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 6.1.1 | Glasvezelnetwerk Hollands Kroon B.V. Toelichting: Garantstelling voor de lening die nodig is voor de aanleg van het glasvezelnetwerk in Hollands Kroon. | € 12.200.000 | |
| 6.1.1. | Gemeente Zaanstad, regionale detailhandelsvisie Zaanstreek-Waterland<br>Toelichting: Bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Zaanstreek-Waterland. | € 10.000 | |
| 6.1.1 | Gemeente Hoorn, regionale detailhandelsvisie West-Friesland<br>Toelichting: Bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie West-Friesland. | € 10.000 | |
| 6.1.1 | Gemeente Uithoorn, regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden<br>Toelichting: Bijdrage voor de totstandkoming van de regionale detailhandelsvisie Amstelland-Meerlanden | € 10.000 | |
| 6.1.2. | Innovatiefonds Noord-Holland VFFNH BV<br><br>Toelichting: deze subsidie is voor opzetten van het VFF fonds. | € 1.700.000 | |
| 6.1.2. | Regiodeal Maritiem cluster kop NH<br>Gemeente Den Helder | € 750.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Stichting GreenPort Noord-Holland Noord Alkmaar.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 250.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Dudoc XP Heerhugowaard.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 200.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Stichting Vakschool Technische Installaties/House of Digital Amsterdam.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 450.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Stichting Purmervalley Purmerend<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 200.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Coöperatie NexTechnician Mobiliteitstechniek Amsterdam.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 200.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. The Media Talent & Innovation Campus Hilversum.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 200.000 | |
| 6.1.3. | Campus ontwikkeling. Stichting Greenport Aalsmeer.<br>Toelichting: aanjagen campusontwikkeling Techniek & Technologie ten behoeve van de klimaatopgave | € 200.000 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 6.1.4 | Greenport Aalsmeer/programmabureau<br>Toelichting: Samenwerkingsverband glastuinbouw regio Aalsmeer. | ~~€150.000~~ € 165.000 | Gewijzigd |
| 6.1.4 | Greenport Aalsmeer/uitvoeringsprogramma<br>Toelichting: Projecten op gebied van ruimtelijke clustering,versterking en verduurzaming glastuinbouw. | € 100.000 | |
| 6.1.4 | Greenport Noord-Holland Noord /programmabureau<br>Toelichting: Samenwerkingsverband agrosector regio Noord-Holland Noord. | € 165.000 | |
| 6.1.4 | Greenport Noord-Holland-Noord/uitvoeringsprogramma<br>Toelichting: Projecten op gebied van versterking en verduurzaming agrosector. | € 100.000 | |
| 6.1.4 | Greenports Nederland/programma<br>Toelichting: Landelijk samenwerkingsverband agrosector. | € 150.000 | |
| 6.1.4 | Stichting Voedsel Verbindt/programmabureau<br>Toelichting: Het faciliteren van het regionaal organiserend vermogen op voedselvraagstukken. | € 125.000 | |
| 6.1.4 | Stichting Voedsel Verbindt/uitvoeringsagenda 2020-2023<br>Toelichting: Het stimuleren van regionale korte keten projecten. | € 150.000 | |
| 6.1.4 | Stichting Foodvalley/programmabureau TPC<br>Toelichting: Het stimuleren van de eiwittransitie van dierlijk naar plantaardig. | € 20.000 | |
| 6.1.4 | Aeres Hogeschool/lectoraat bodem<br>Toelichting: Het brengen en verbinden van bodemkennis naar de boerenpraktijk. | € 50.000 | |
| 6.2.1 | St Plein C<br>Toelichting: Schade als gevolg van corona. | € 15.000 | |
| 6.2.1 | St NMF/Steunpunt Monumenten & Archeologie<br>Toelichting: Schade als gevolg van corona. | € 8.376 | |
| 6.2.1 | Plein C<br>Toelichting: Uitvoering programma Cultuureducatie met Kwaliteit 2021-2024 | € 750.000 | |
| 6.2.1 | Probiblio<br>Toelichting: Uitvoering van de provinciale wettelijke taken in het bibliotheekstelsel. | ~~€3.607.478~~ € 3.746.000 | Gewijzigd |
| 6.3.1 | Stichting NMF/Steunpunt M&A<br>Toelichting: Uitvoering wettelijke taken en provinciaal beleid m.b.t. monumenten en archeologie. | ~~€ 187.941~~ € 193.053 | Gewijzigd |
| 6.3.1 | Mooi Noord-Holland/Steunpunt M&A<br>Toelichting: Uitvoering wettelijke taken en provinciaal beleid m.b.t. monumenten en archeologie. | ~~€ 290.059~~ € 297.947 | Gewijzigd |
| 6.3.2 | Molenfederatie<br>Toelichting: Projectsubsidie voor het organiseren van o.a. de Molencontactdag. | € 15.000 | |
| 6.3.2 | Rijksmonument Artis-Aquarium<br>Toelichting: Ter uitvoering van Motie M187 Instandhouding en verduurzaming Artis, bijdragen in de opgave op voorwaarde van sluitende begroting. | € 2.700.000 | |
| 6.3.2 | Noord-Hollands Archief / verhalenplatform Oneindig Noord-Holland.<br>Toelichting: Voor een breed publiek ontsluiten van cultuurhistorische verhalen uit Noord-Holland via verhalenplatform Oneindig Noord-Holland. | € 124.000 | |
| 6.4.1 | ROP Midden West<br>Toelichting: Begeleiding leer-werktrajecten | ~~€ 17.000~~ | Vervallen |

| | | |
|---|---|---|
| | restauratiemarkt | |
| 6.4.2 | Gemeente Gooise Meren/ Verder met de Vesting Muiden<br>Doel van dit programma is versterking van de cultuurhistorische en recreatieve waarde van Muiden. Een samenwerking tussen gemeente, Gewest, Rijkswaterstaat en provincie. Deelprojecten zijn: verbetering Vestingplein, herstel schootsvelden, herinrichten P1 en P2 en verleggen Mariahoeveweg met landschapsherstel, | € 3.265.000 |
| 6.4.2 | Regio Gooi- en Vechtstreek, Nieuwe werken nieuwe Hollandse waterlinie<br>Doelstelling is het bevorderen van de bekendheid en leesbaarheid van de late periode van de Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie en dit te verbinden aan recreatieve, cultuurhistorisch en ecologische doelstellingen. | € 490.000 |
| 6.4.2 | Gemeente Amsterdam, Schansen<br>Doelstelling is het beter leesbaar maken en de recreatieve kwaliteit vergroten van belangrijke historische onderdelen van de Vestingstad Weesp. Het gaat hierbij om het bastion Nieuw Agtkant en het realiseren van een coupure bij de Utrechtseweg als markering van de historische entree van Weesp. | € 400.000 |
| 6.4.2 | Gemeente Gooise Meren – Verder met de vesting Muiden Vestingwallen | € 600.000 |
| 6.4.2 | Stichting Haarlemmermeermuseum De Cruquius, interactieve presentatie<br>Interactieve presentatie over de rol van water in de Haarlemmermeer met daarin het watermanagementverhaal (inundatie) van de Stelling van Amsterdam verbeeld via een maquette en een animatie op deze maquette. | € 60.000 |
| 6.5.1 | Vereniging Dorpswerk Noord-Holland<br>Toelichting: De provincie stimuleert de vitaliteit van gemeenschappen. Via Dorpswerk worden initiatieven ondersteund op het gebied van leefbaarheid en sociale samenhang. | € 60.000 |
| 6.5.1 | NOC*NSF / challenges sport<br>Toelichting: De provincie wil sportverenigingen stimuleren om de acceptatie van LHBTIQ bespreekbaar te maken binnen hun vereniging. Namens de provincie voert NOC*NSF een servicebudget uit om verenigingen tools te bieden om dit bespreekbaar te maken. | € 150.000 |

## Programma 7 Economisch Herstel en Duurzaamheid

| OD | Naam subsidie aanvrager | Max subsidie 2023 | Gewijzigd |
|---|---|---|---|
| 7.1.1 | Servicepunt techniek Utrecht/Amersfoort, Servicepunt techniek Gooi en Vecht | € 100.000 | |
| 7.1.1 | Bouwmensen, gemeenschappelijke restauratie opleiding van en met ROC's. | € 267.000 | |
| 7.1.1 | Hogeschool/ Universiteit van Amsterdam, Pilot MKB-Digitale Circulaire werkplaats | € 450.000 | |
| 7.1.1 | RPA-NHN ism Greenport-NHN, Inclusieve leer- werklocaties en | € 450.000 | |

| | | |
|---|---|---|
| | trajecten | |
| 7.1.1 | Duurzaam Gefinancierd, Project Duurzaamheidsfonds Noord-Holland | € 2.600.000 |
| 7.1.1 | TNO, Contigenten aanpak | € 2.000.000 |
| 7.1.1 | ROC Horizon College e.a , Hoorn, Ontzorg de zorg | € 150.000 |
| 7.1.1 | Gemeente Velzen/ TIPC-fonds,<br><br>Duurzaamheid door innovatie en ontwikkelen human capital (JTF). | € 500.000 |
| 7.1.1 | Techport, Opschalen en verduurzamen loopvermogen (ver)duurzamen haven- en maakindustrieketens (NGF). | € 550.000 |
| 7.1.1 | Techport, doorontwikkeling SPT-IJmond-Zuid-Kennemerland.<br><br>Bouwen aan de infrastructuur voor duurzame toeleiding naar de techniek (JTF), Techport. | €250.000 |
| 7.1.1 | Techport, Bijdragen in regio-campagne “Work in Transition”<br>Opzetten en uitvoeren doelgroepencampagne voor werken in de energietransitie, Techport (JTF). | € 150.000 |
| 7.1.1 | Techport, Oriëntatiecentrum<br>Werken in en aan een duurzaam en groene regio (JTF) | € 350.000 |
| 7.1.1 | Techlands, ontwikkelen leer-werklocatie Poelenburg-Peldersveld, (onderdeel regiodeal Zaan-IJ II). | € 250.000 |
| 7.1.1 | Stichting InfraBindt, Netwerk Weg en waterbouw en het nieuwe bouwen (Dudok XP). | € 5.000 |
| 7.1.1 | Vakschool technische installaties, vergroten economische impact van de klimaatopgaven (NGF). | € 500.000 |
| 7.1.1 | SADC, samenwerking en verduurzaming op bedrijventerreinen<br><br>Binnen SADC is het Projectbureau Herstructurering Bedrijventerreinen (PHB) actief op het gebied van de kwaliteitsverbetering en verduurzaming van bestaande werklocaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Zij voeren diverse activiteiten uit op het gebied van het stimuleren van samenwerking en het aanjagen van duurzaamheid op bedrijventerreinen. | € 200.000 |
| 7.1.1 | Greenport NHN/Aalsmeer, opschalen en verduurzamen loopvermogen duurzame agriketens (NGF) | € 500.000 |

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

K.C.J. Pruymboom

CZ/FIN

Telefoonnummer +31235143931

koen.pruymboom@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

– 1 NOV. 2023

**Kenmerk**

2123420/2127039

**Betreft: Laatste begrotingswijziging 2023**

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit inclusief bijlagen, over de laatste begrotingswijziging 2023.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

2 bijlage(n)

Voordracht laatste begrotingswijziging 202

Laatste begrotingswijziging 2023

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

## Conversietabel Begroting 2023 >> 2024

Com. 1 = Landelijk Gebied

Com. 2 = Ruimte

Com. 3 = Bestuur

Com. 4 = Leefomgeving

| Programma 1 : | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Oud** | **Nieuw** | | | |
| **Openbaar bestuur** | **Bestuur** | **Oud** | | |
| **1.1 - Organiseren van provinciaal bestuur** | **1.1 - Organiseren van het bestuur** | | A. van Dijk | Com. 3 |
| 1.1.1 - Functioneren van Provinciale staten faciliteren | 1.1.1 - Functioneren van Provinciale staten faciliteren | | | |
| 1.1.2 - Functioneren van Gedeputeerde staten faciliteren | 1.1.2 - Functioneren van Gedeputeerde staten faciliteren | | | |
| 1.1.3 - Kwaliteit van beleid borgen | Gaat naar 1.2 -wordt 1.2.3 | | | |
| | 1.1.3 - Rijkstaken commissaris van de Koning uitvoeren | 1.2.3 | | |
| 1.1.4 - Integriteit borgen en toetsen | 1.1.4 - Integriteit borgen en toetsen | | | |
| **1.2 - Organiseren van openbaar bestuur in de provincie** | **1.2 - Werken aan sterke gemeenten en sterke regio's** | | A. van Dijk | Com. 3 |
| 1.2.1 - Kwaliteit van openbaar bestuur optimaliseren | 1.2.1 - Kwaliteit van openbaar bestuur optimaliseren | | | |
| 1.2.2 - Interbestuurlijk toezicht uitoefenen | 1.2.2 - Interbestuurlijk toezicht uitoefenen | | | |
| 1.2.3 - Rijkstaken commissaris van de Koning uitvoeren | gaat naar 1.1 - wordt 1.1.3 | | | |
| | 1.2.3 - Kwaliteit van beleid borgen | 1.1.3 | | |
| **1.3 - Verzekeren van veiligheid** | **1.3 - Verzekeren van Openbare orde en veiligheid** | | A. van Dijk | Com. 3 |
| 1.3.1 - Toezien op tunnelveiligheid en adviseren bij crises | 1.3.1 - Toezien op tunnelveiligheid en adviseren bij crises | | | |
| 1.3.2 - Risicokaarten beheren | 1.3.2 - Risicokaarten beheren | | | |
| 1.3.3 - Ondermijning tegengaan, weerbaarheid stimuleren | 1.3.3 - Ondermijning tegengaan, weerbaarheid stimuleren | | | |
| **1.4 - Representeren van het provinciaal bestuur** | **1.4 - Belangen van de provincie behartigen op landelijk en europees niveau** | | A. van Dijk | Com. 3 |
| 1.4.1 - Bestuurshandelingen communiceren | 1.4.1 - Bestuurshandelingen communiceren | | IPO: J. Beemsterboer | |
| 1.4.2 - Provinciale inzet leveren bij gemeenschappelijke | 1.4.2 - Provinciale inzet leveren bij gemeenschappelijke opgaven op Europees, landelijk, regionaal en lokaaln | | | |

| Programma 2 : | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Oud** | **Nieuw** | | | |
| **Klimaat en Milieu** | **Klimaat en gezonde leefomgeving** | | | |
| **2.1 - Bijdragen aan de energietransitie** | **2.1 - Bijdragen aan de energietransitie** | | R. Kocken | Com 4 |
| 2.1.1 - Opwekking van duurzame elektriciteit bevorderen | 2.1.1 - Opwekking van duurzame elektriciteit bevorderen | | | |
| 2.1.2 - Bijdragen aan de warmtetransitie | 2.1.2 - Bijdragen aan de warmtetransitie | | | |
| 2.1.3 - Borgen van de energie infrastructuur en bijdragen aan de waterstoftransitie | 2.1.3 - Borgen van de energie infrastructuur en bijdragen aan de waterstoftransitie | | | |
| 2.1.4 - Bijdragen aan de transitie naar een circulaire economi | naar 6.1 - wordt 6.1.5 | | | |
| **2.2 - Bevorderen gezonde leefomgeving** | **2.2 - Bevorderen gezonde leefomgeving** | | J. Olthof | Com 4 |
| 2.2.1 - VTH taken uitvoeren en coördineren | 2.2.1 - VTH taken uitvoeren en coördineren | | | |
| 2.2.2 - Gezonde leefomgeving bevorderen | 2.2.2 - Gezonde leefomgeving bevorderen | | | |
| 2.2.3 - Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren | 2.2.3 - Kwaliteit bodem en ondergrond verbeteren | | | |

| Programma 3 : Oud | Nieuw | oud | portefeuillehouder |
|---|---|---|---|
| **Ruimte en Water** | **Ruimte en Wonen** | | |
| **3.1 - Ontwikkelen ruimtelijk beleid** | **3.1 -Regie voeren ruimtelijke ordening** | | E. Rommel Com. 2 |
| 3.1.1 - Omgevingsvisie en omgevingswet uitdragen | 3.1.1 - Omgevingsvisie en omgevingswet uitdragen | J.Olthof (luchtvaart algemeen) | |
| 3.1.2 - Ruimtelijk kwaliteit borgen en stimuleren | 3.1.2 - Ruimtelijk kwaliteit borgen en stimuler | | |
| **3.2 - Uitvoeren ruimtelijk beleid** | vervalt | | |
| 3.2.1 - Bijdragen aan de optimalisering van OV- knooppunten en ketens | gaat naar 3.2 - wordt 3.2.3 | | |
| 3.2.2 - Beleid luchthavens uitvoeren | 3.1.3 - Beleid luchthavens uitvoeren | 3.2.2 | |
| 3.2.3 - Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren | gaat naar 6.1 - wordt 6.1.4 | | |
| 3.2.4 - Ruimtelijke structuur versterken | 3.1.4 - Ruimtelijke structuur versterken | 3.2.4 | |
| 3.2.5 - Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale | gaat naar 7.1.6 | | |
| **3.3 - Bijdragen aan betaalbaar en toekomstbestendig wonen** | **3.2 - Versnellen en programmeren woningbouw** | | J. Beemsterboer Com. 2 |
| 3.3.1 - Afstemming en regionale programmering woningbouw | 3.2.1 - Afstemming en regionale programmering woningbouw | 3.3.1 | J. Olthof |
| 3.3.2 - Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen | 3.2.2 - Bijdragen aan versnelling woningbouwproductie en binnenstedelijk bouwen | 3.3.2 | |
| | 3.2.3 - Bijdragen aan de optimalisering van OV- knooppunten en ketens | 3.2.1 | |
| **3.4 - Beschermen tegen overstromingen en bijdragen aan klimaatadaptati** | **3.3 - Beschermen tegen overstromingen en bijdrage aan klimaatadaptatie** | 3.4 | R. Kocken Com. 4 |
| 3.4.1 - Kaders stellen voor regionale keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit | 3.3.1 - Kaders stellen voor regionale keringen en investeren in ruimtelijke kwalit | 3.4.1 | |
| 3.4.2 - Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en investeren in ruimtelijke kwaliteit | 3.3.2 - Beoordelen versterkingsplannen primaire keringen en investeren in ruimt | 3.4.2 | |
| 3.4.3 - Bijdragen aan ontwikkelen en uitvoeren regionale opgaven klimaatadaptatie | 3.3.3 - Bijdragen aan ontwikkelen en uitvoeren regionale opgaven klimaatadapta | 3.4.3 | |
| **3.5 - Verbeteren kwaliteit water en benutten en beheren van water** | gaat naar 5.4 | | |
| 3.5.1 - Schoon en voldoende grondwater bevorderen | wordt 5.4.1 | | |
| 3.5.2 - Schoon en voldoende oppervlaktewater bevorderen | wordt 5.4.2 | | |
| 3.5.3 - Waterrecreatie stimuleren | wordt 5.4.3 | | |

| Programma 4 : Oud | Nieuw | oud | |
|---|---|---|---|
| **Bereikbaarheid** | **Bereikbaarheid** | | |
| **4.1 - Mobiliteitsbeleid en -strategie opstellen en uitvoeren** | **4.1 - Opstellen Perspectief Mobiliteit** | J. Olthof | Com. 2 |
| 4.1.1 - Mobiliteitsbeleid en –strategie opstellen | 4.1.1 - Mobiliteitsbeleid en –strategie opstellen | | |
| 4.1.2 - Mobiliteitsbeleid met partners uitvoeren | 4.1.2 - Mobiliteitsbeleid met partners uitvoeren | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 4.1.3 - Investeringstrategie en meerjarenprogramma's provinciale ir | 4.1.3 - Investeringstrategie en meerjarenprogramma's provinciale infrastructuur opstellen | | | |
| **4.2 - Openbaar vervoer waarborgen** | **4.2 - Openbaar vervoer waarborgen** | | J. Olthof | Com. 2 |
| 4.2.1 - OV concessies beheren en verlenen | 4.2.1 - OV-concessies beheren en verlenen | | | |
| **4.3 - Gebruik infrastructurele netwerken optimaliseren** | **4.3 - Faciliteren gebruik infrastructurele netwerken** | | J. Olthof | Com. 2 |
| 4.3.1 - Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren | 4.3.1 - Netwerkmanagement en verkeerskundig beheer uitvoeren | | | |
| 4.3.2 - Centrales beheren en in stand houden | 4.3.2 - Centrales beheren en in stand houden | | | |
| | 4.3.3 - Infrastructuur beheren en in stand houden | 4.4.5 | | |
| | 4.3.4 - Vaarwegen beheren en in stand houden | 4.4.6 | | |
| **4.4 - Provinciale infrastructuur in stand houden** | **4.4 - Infrastructuur verduurzamen, verbeteren en in stand houden** | | J. Olthof | Com. 2 |
| 4.4.1 - Beheerstrategie en meerjarenprogramma's opstellen | 4.4.1 - Beheerstrategie en meerjarenprogramma's opstellen | | | |
| 4.4.2 - Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren | 4.4.2 - Studiefase verbeter- en uitbreidingsprojecten uitvoeren | | | |
| 4.4.3 - Studiefase vervangingsprojecten uitvoeren | 4.4.3 - Studiefase vervangingsprojecten uitvoeren | | | |
| 4.4.4 - Plan- en realisatiefase infrastructuurprojecten uitvoeren | 4.4.4 - Plan- en realisatiefase infrastructuurprojecten uitvoeren | | | |
| 4.4.5 - Infrastructuur beheren en in stand houden | wordt 4.3.3 | | | |
| 4.4.6 - Vaarwegen beheren en in stand houden | wordt 4.3.4 | | | |
| 4.4.7 - Innovatieprojecten infrastructuur uitvoeren | 4.4 5 - Innovatieprojecten infrastructuur uitvoeren | 4.4.7 | | |

| Programma 5<br>Oud | Nieuw | | Portefeuillehouder | |
|---|---|---|---|---|
| **Groen** | **Natuur en landelijk gebied** | **oud** | | |
| **5.1 - Beschermen en ontwikkelen van de groenst** | **5.1 - Beschermen en ontwikkelen van natuur** | | R. Kocken | Com. 1 |
| 5.1.1 - Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura-2000 gebie | 5.1.1 - Beschermen en ontwikkelen van NNN en Natura-2000 gebieden | | | |
| 5.1.2 - Programma Groene uitweg uitvoeren | 5.1.2 - Programma Groene uitweg uitvoeren | | | |
| 5.1.3 - Programma Oostelijke vechtplassen uitvoeren | 5.1.3 - Programma Oostelijke vechtplassen uitvoeren | | | |
| 5.1.4 - Gebiedsprogramma Laag Holland uitvoeren | 5.1.4 - Gebiedsprogramma Laag Holland uitvoeren | | | |
| **5.2 - Beheren van de groenstructuur** | **5.2 - Beheren van natuur** | | J. Beemsterboer | Com. 1 |
| 5.2.1 - NNN en agrarische natuur beheren | 5.2.1 - NNN en agrarische natuur beheren | | R. Kocken | Com. 1 |
| 5.2.2 - Recreatiegebieden en recreatieve routes beheren | 5.2.2 - Recreatiegebieden en recreatieve routes beheren | | E. Rommel | Com. 3 |
| 5.2.3 - Uitvoering geven aan de Wet natuurbescherming | 5.2.3 - Uitvoering geven aan de Wet natuurbescherming | | | |
| 5.2.4 - Tegemoetkoming faunaschade uitkeren | 5.2.4 - Tegemoetkoming faunaschade uitkeren | | | |
| **5.3 - Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van gr** | **5.3 - Betrekken van onze partners bij bescherming en beheer van groen** | | R. Kocken | Com. 1 |
| 5.3.1 - Aanpak Groen Kapitaal uitvoeren | 5.3.1 - Aanpak Groen Kapitaal uitvoeren | | | |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 5.3.2 - Bijdragen aan regionale samenwerking t.a.v. groen | 5.3.2 - Bijdragen aan regionale samenwerking t.a.v. groen | | | |
| 5.3.3 - Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven | 5.3.3 - Balans ecologie en economie Waddengebied nastreven | | | |
| | **5.4 - Verbeteren kwaliteit, benutten en beheren van water** | 3.5 | R. Kocken | Com. 1 |
| | 5.4.1 - Schoon en voldoende grondwater bevorderen | 3.5.1 | nel (waterrecreatie) | |
| | 5.4.2 - Schoon en voldoende oppervlaktewater bevorderen | 3.5.2 | | |
| | 5.4.3 - Waterrecreatie stimuleren | 3.5.3 | | |
| | **5.5 - Regisseren Provinciaal Programma Landelijk Gebied** | nieuw | J. Beemsterboer | Com. 1 |
| | **5.6 - Versterken kansrijke landbouw** | | J. Beemsterboer | Com. 1 |
| | 5.6.1 - Een duurzame agrosector behouden en versterken | 6.1.4 | | |
| | 5.6.2 - Europese landbouwprojecten cofinancieren | 6.1.5 | | |

| Programma 6 : | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Oud | Nieuw | | Portefeuillehouder | |
| **Economie, cultuur en welzijn** | **Economie, leefbaarheid en cultuur** | **oud** | | |
| **6.1 - Bevorderen van welvaart en welzijn door duurzame, vernieuw** | **6.1 - Bevorderen van een veerkrachtige en circulaire economie** | | E. Rommel | Com. 3 |
| 6.1.1 - Ruimtelijke vestigingsklimaat bevorderen | 6.1.1 - Ruimtelijke vestigingsklimaat bevorderen | | | |
| 6.1.2 - Een innovatief klimaat bevorderen | 6.1.2 - Een innovatief klimaat bevorderen | | | |
| 6.1.3 - Een veerkrachtige en duurzame arbeidsmarkt bevorderen | 6.1.3 - Een veerkrachtige en duurzame arbeidsmarkt bevorderen | | | |
| | 6.1.4 - Visie Noordzeekanaalgebied en havencomplexen realiseren | 3.2.3 | | |
| | 6.1.5 -Bijdragen aan de transitie naar een circulaire economie | 2.1.4 | | |
| 6.1.4 - Een duurzame agrosector behouden en versterken | wordt 5.6.1 | | | |
| 6.1.5 - Europese landbouwprojecten cofinancieren | wordt 5.6.2 | | | |
| **6.2 - Toegankelijk en bereikbaar houden van culturele infrastructu** | **6.2 - Behouden kwaliteit van erfgoed** | 6.2 | J. Beemsterboer | Com. 1 |
| 6.2.1 - Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen | gaat naar 6.3 - wordt 6.3.3 | | | |
| **6.3 - Behouden van kwaliteit van cultuurlandschap** | vervalt | | | |
| 6.3.1 - Cultuurhistorische waarden landschap versterken | 6.2.1 - Cultuurhistorische waarden landschap versterken | 6.3.1 | | |
| 6.3.2 - Kennis cultuurhistorische structuren vergroten | gaat naar 6.3 - wordt 6.3.2 | | | |
| 6.3.3 - Investeren in behoud van archeologisch erfgoed | 6.2.2 - Investeren in behoud van archeologisch erfgoed | 6.3.3 | | |
| **6.4 - Behouden en ontwikkelen erfgoed** | valt binnen 6.2 | | | |
| 6.4.1 - Investeren in behoud en herbestemming van momumenten | 6.2.3 - Investeren in behoud en herbestemming van momumenten | 6.4.1 | | |
| 6.4.2 - UNESCO Stelling van Amsterdam behouden en herbestemn | 6.2.4 - UNESCO Werelderfgoed Hollandse Waterlinies behouden en herbestem | 6.4.2 | | |
| **6.5 - Uitvoeren welzijnstaken** | **6.3 - Bijdragen aan verbeteren van de kwaliteit cultuur en voorzieningen** | | J. Olthof | Com. 4 |
| 6.5.1 - Verbeteren van sportvoorzieningen en van de leefbaarheid ir | 6.3.1 - Verbeteren van sportvoorzieningen en van de leefbaarheid in kleine kern | 6.5.1 | | |
| | 6.3.2 - Kennis cultuurhistorische structuren vergroten | 6.3.2 | | |
| | 6.3.3 - Bovenlokale culturele samenwerking ondersteunen | 6.2.1 | | |

| Voorheen 8 - Nu 7<br>Oud | Nieuw | | Portefeuillehouder | |
|---|---|---|---|---|
| **Overzicht Financien en bedrijfsvoering** | **Overzicht Algemene middelen en organisatie** | **oud** | | |
| **8.1 Overzicht van structurele algemene dekkingsmiddelen, over** | **7.1 Algemene dekkingsmiddelen** | 8.1 | E.Rommel | Commissi |
| 8.1.1 Lokale heffingen | 7.1.1 Lokale heffingen | 8.1.1 | | |
| 8.1.2 Uitkering provinciefonds | 7.1.2 Uitkering provinciefonds | 8.1.2 | | |
| 8.1.3 Dividend | 7.1.3 Dividend | 8.1.3 | | |
| 8.1.4 Financieringsfunctie | 7.1.4 Financieringsfunctie | 8.1.4 | | |
| 8.1.5 Overige algemene dekkingsmiddelen | 7.1.5 Overige algemene dekkingsmiddelen | 8.1.5 | | |
| | 7.1.6 Grondbeleid uitvoeren t.b.v. provinciale | 3.2.5 | | |
| 8.1.6 Onvoorzien | naar 7.2.3 | | | |
| 8.1.7 Vennootschapsbelasting | naar 7.2.2 | | | |
| 8.1.8 Overhead | naar 7.2.1 | | | |
| **8.2 Bedrijfsvoering** | **7.2 Organisatie** | | E. Rommel | Commissi |
| 8.2.1 Stelposten | naar 7.2.1 Overhead | | A. van Dijk (P&O) | |
| 8.2.2 Bedrijfsvoering realiseren | 7.2.1 Overhead | 8.1.8 | J. Beemsterboer (ICT) | |
| 8.2.3 Decentrale arbeidsvoorwaarden | naar 7.2.1 Overhead | | | |
| | 7.2.2 Vennootschapsbelasting | 8.1.7 | | |
| | 7.2.3 Onvoorzien | | | |
| | ~~8.2.1 Stelposten~~ | | | |
| | ~~8.2.2 Bedrijfsvoering realiseren~~ | | | |
| | ~~8.2.3 Decentrale arbeidsvoorwaarden~~ | | | |

Rondvraag commissie Ruimte

Afgelopen weekend diverse publicaties op internet gelezen mbt wonen in Nederland.
Door onderzoek van RTL Nieuws en Follow the Money is duidelijk geworden dat er op het ogenblik 185 wijken niet meer gebouwd kunnen worden.
Op de bijgevoegde kaart is Noord-Holland roodgekleurd wat betekent dat er eigenlijk niet gebouwd kan worden.

Door dit artikel krijgen wij als BBB een hard hoofd in de afgesloten afspraak met het Rijk door de Provincie met betrekking tot de woningbouw.

Is gedeputeerde bekend met het onderzoek van RTL Nieuw en Follow the Money?
Welke stappen kan de gedeputeerde namens de Staten maken in het kader van de woningbouw en de gemaakte afspraak met het Rijk?
In de gemeenten Amstelveen en Haarlemmermeer is de wachttijd voor een woning 19 jaar. Kan en wil de Provincie in overleg treden met de gemeenten om de wachttijd te verkorten. Als voorbeeld, je schrijft je in als 18-jarige als woningzoekende en met een beetje geluk krijg je een toewijzing voor een woning als je 40 jaar bent.
Met vriendelijke groet,

Robert Nijkamp

Statenleden BBB Noord-Holland
Robert.nijkamp@noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13547 |
| **Extern Zaak ID** | 2031587 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 6.a |
| **Titel** | RO: Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/OMB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

**Toelichting**

GS stellen de Tweede herziening van de Omgevingsverordening NH2022 in eindconcept vast. Deze herziening heeft betrekking op onderwerpen zoals verblijfsrecreatie in het Natuurnetwerk Nederland, datacenters en energie-infrastructuur. De wijzigingen hebben van 22 juni t/m 2 augustus 2023 ter inzage gelegen en worden nu aan PS ter vaststelling aangeboden.

**Besluit van Provinciale Staten van Noord-Holland van 11 december 2023, nr. 2031587/2116996, tot wijziging van de Omgevingsverordening NH2022 (tweede herziening)**

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 31 oktober 2023 met kenmerk 2031587/2116995;

Gelet op:
- de Omgevingswet (artikelen 2.6, 2.8, 2.12, eerste lid, 2.13, eerste lid, 2.18, eerste lid en tweede lid, 20.1, derde lid, 20.2, 2.22, 2.39, vierde lid, 2.41, eerste lid, 2.42, tweede lid, 4.1, eerste lid, 4.2, tweede lid, 5.4, 5.19, eerste lid, 8.1, derde lid, 8.2, vijfde lid, 16.15, tweede lid, 16.55, derde lid, 20.6);
- de Provinciewet (artikelen 105, 118, 143, 145 en 150);

**Besluiten:**

**Artikel I**
De Omgevingsverordening NH2022 wordt als volgt gewijzigd:

**A**

In Artikel 2.4 Toedeling vaarwegbeheer vervalt het zesde lid, onder vernummering van het zevende lid tot zesde lid.

**B**

In Artikel 4.8 Vrijstelling directe schadebestrijding wordt de tekst ‘voor fourageergebieden is van toepassing’ vervangen door ‘voor het werkingsgebied fourageergebieden is van toepassing’.

**C**

Artikel 4.44 Verboden activiteiten komt als volgt te luiden:

**Artikel 4.44 Verboden activiteiten**
Het is verboden de volgende activiteiten te verrichten in grondwaterbeschermingsgebieden:
a. het winnen van mergel, zand of grind, kalkzandsteen, kalk, steenkolen, turf of andere delfstoffen;
b. het opslaan, overslaan of bewerken van steenkool, ertsen of derivaten van ertsen;
c. het vervaardigen van ruw ijzer, ruw staal, of primaire non-ferro metalen;
d. het vervaardigen van cokes uit steenkool;
e. het opslaan, overslaan, verbranden of op andere wijze verwijderen van afvalstoffen;
*f. vervallen*
g. het storten of het anderszins op of in de bodem brengen van afvalstoffen;
h. het vervaardigen, onderhouden of repareren van schepen of het behandelen van de oppervlakte van schepen;
i. het afleveren van vloeibare brandstoffen voor motorvoertuigen voor het wegverkeer of de scheepvaart;

j. het opslaan van vloeibare brandstoffen, afgewerkte olie, gevaarlijke stoffen, CMR-stoffen of andere bodembelastende stoffen in ondergrondse opslagtanks;
k. het reinigen van tankschepen;
l. het inwendig reinigen van mobiele tanks, tankwagens, tankcontainers of bulkcontainers;
m. het bieden van gelegenheid voor het afmeren van pleziervaartuigen waarbij afgewerkte olie, bilgewater, huishoudelijk afvalwater of andere afvalstoffen worden opgeslagen;
n. het exploiteren van zuiveringstechnische werken en bedrijfsafvalwaterzuiveringen;
o. het vissen of het kweken van siervis of consumptievis in een bassin dat in contact staat met bodem, grondwater of oppervlaktewater;
p. het behandelen van de oppervlakte van metalen of kunststoffen door middel van een elektrolytisch of chemisch procedé of het aanbrengen van gesmolten metaal waarbij de gebruikte behandelingsbaden direct in of op de bodem zijn geplaatst;
q. het exploiteren van schietbanen in de open lucht zonder gebruikmaking van kogelvangers, met vuurwapens of wapens werkend met luchtdruk of gasdruk;
r. het winnen van aardolie of aardgas;
s. het bewerken van splijt- en kweekstoffen;
t. het parkeren van vervoerseenheden, waaronder in ieder geval begrepen voertuigen, opleggers dan wel containers, met gevaarlijke stoffen;
u. het gebruiken van bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voertuigen of vaartuigen in wedstrijdverband of voor recreatieve doeleinden in de open lucht.

**D**

Het tweede lid, onderdeel a, van Artikel 4.45 Omgevingsvergunningplichtige activiteit – boorputten komt te luiden:

a. boorputten voor de openbare drinkwatervoorziening

**E**

In het tweede lid van Artikel 4.63 Omgevingsvergunningplichtige activiteiten – beschermingszone wordt ‘artikel 4.62’ vervangen door ‘artikel 4.60’.

**F**

Artikel 4.64 Beoordelingsregels omgevingsvergunning komt als volgt te luiden:

**Artikel 4.64 Beoordelingsregels omgevingsvergunning**
De omgevingsvergunning als bedoeld in Artikel 4.62 en Artikel 4.63 wordt alleen verleend als de activiteit verenigbaar is met de in Artikel 4.60 genoemde belangen.

**G**

In de aanhef van Artikel 4.65 Voorschriften omgevingsvergunning wordt ‘Artikel 4.64 en Artikel 4.65’ vervangen door ‘Artikel 4.62 en Artikel 4.63’.

**H**

Artikel 4.79 Intrekken omgevingsvergunning komt te vervallen.

**I**

Artikel 4.114 Aanvullende meldplicht komt als volgt te luiden:

**Artikel 4.114 Informatieplicht**
Ten minste vier weken voor het begin van de activiteit bedoeld in Artikel 4.113 worden aan het

bevoegd gezag verstrekt de algemene en specifieke gegevens en bescheiden zoals opgenomen in Bijlage 10.

**J**

Aan artikel 6.14 Kleinschalige ontwikkelingen wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. In afwijking van het eerste lid, aanhef en onder b, kan een omgevingsplan eenmalig voorzien in een toename van het bebouwd oppervlak met 15% tot een maximum van 500 m2, indien dit niet leidt tot een onevenredige aantasting van de omgevingskwaliteit. Paragraaf 6.2.6 is van overeenkomstige toepassing.

**K**

In het tweede lid, onderdeel e, van Artikel 6.18 MRA landelijk gebied wordt '1.500 m2' vervangen door '1.000 m2'.

**L**

In het derde lid, onderdeel e, van Artikel 6.19 Noord-Holland Noord landelijk gebied wordt '1.500 m2' vervangen door '1.000 m2'.

**M**

'Subparagraaf 6.2.2.6a (Datacenters)' wordt vervangen door 'Subparagraaf 6.2.2.6a Datacenters'.

**N**

Artikel 6.32a (Toepassingsbereik) komt te luiden:

**Artikel 6.32a Toepassingsbereik**
Deze subparagraaf gaat over datacenters met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA.

**O**

Artikel 6.32b Datacenter clustering komt als volgt te luiden:

**Artikel 6.32b Datacenter clustering**
1. Een omgevingsplan kan uitsluitend ter plaatse van het werkingsgebied 'datacenterclustering toegestaan' voorzien in een nieuw datacenter met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA of in de uitbreiding van een bestaand datacenter tot een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA als:
    a. de locatie is gelegen op of grenst aan een bedrijventerrein; en
    b. voor de locatie een stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitsplan is opgesteld.

2. Het omgevingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuw datacenter of in een uitbreiding van een bestaand datacenter als daar voorwaarden aan verbonden worden die voldoen aan het provinciaal beleid en gericht zijn op:
    a. De impact op de directe en wijdere omgeving waarbij het bouwvolume en de inrichting van de ruimte om het gebouw worden betrokken;
    b. Multifunctioneel ruimtegebruik;
    c. Borging van het stedenbouwkundig plan en of het beeldkwaliteitsplan;
    d. Energievoorwaarden gericht op maximale energiebesparing, energievoorziening, duurzaam inkopen van stroom, opwekken van duurzame energie, duurzame back-up energiesystemen, gebruik van energie-efficiënte koeling en afkoppelmogelijkheden voor het gebruik van restwarmte; en
    e. Watervoorwaarden gericht op beperking van de hoeveelheid voor koelwater benodigd (drink)water, het gebruik van oppervlaktewater, hemelwater en zo mogelijk van bronnen als hergebruik effluent ten behoeve van koeling, het waar mogelijk vermijden van het onttrekken van grondwater, het bij voorkeur gebruiken van ondergronds opgeslagen hemelwater en het rekening houden met het niet gegarandeerd zijn van waterbeschikbaarheid (in droge zomers).

**P**

In het tweede lid van Artikel 6.32c Datacenters uitgesloten wordt ‘31 december 2024’ vervangen door ’31 december 2025’.

**Q**

Na artikel 6.32c Datacenters uitgesloten wordt een nieuw artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 6.32d Uitvoeringstermijn**
Het omgevingsplan dient uiterlijk op 31 december 2026 in overeenstemming te zijn met de regels zoals opgenomen in artikel 6.32b en 6.32c.

**R**

Paragraaf 6.2.3 Duurzame energie komt als volgt te luiden:

**Paragraaf 6.2.3 Duurzame energie en energie-infrastructuur**

**S**

Na subparagraaf 6.2.3.2 wordt een subparagraaf ingevoegd met daaronder 3 artikelen, luidende:

**Subparagraaf 6.2.3.3 Elektriciteitsstations**

**Artikel 6.40a Toepassingsbereik**
Deze subparagraaf gaat over de bouw, vervanging of verandering van hoogspanningsstations en over stations in het tussenspanningsnet in het landelijk gebied.

**Artikel 6.40b Locatieafweging en ruimtelijke inpassing elektriciteitsstations**
1. Een omgevingsplan mag voorzien in het bouwen, vervangen of veranderen van een of meer elektriciteitsstations als:

a. een zorgvuldige locatieafweging voor de elektriciteitsstations wordt gemaakt;
b. de elektriciteitsstations zorgvuldig ruimtelijk worden ingepast; en

2. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels kunnen stellen over de locatieafweging en de zorgvuldige ruimtelijke inpassing als bedoeld in het eerste lid.

**Artikel 6.40c Verplicht advies Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling in landelijk gebied**
Voor een elektriciteitsstation als bedoeld in artikel 6.40b wordt in het werkingsgebied landelijk gebied aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies gevraagd over de locatieafweging en de ruimtelijke inpassing.

**T**

Artikel 6.54 Activiteiten in Natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen komt te luiden:

**Artikel 6.54 Activiteiten in Natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen**

1. Een omgevingsplan maakt geen nieuwe activiteiten of wijziging van bestaande activiteiten binnen het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland of het werkingsgebied natuurverbindingen mogelijk die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang tussen die gebieden, tenzij sprake is van:
    a. nieuwe activiteiten en wijziging van bestaande activiteiten, voor zover:
        i. er sprake is van groot openbaar belang;
        ii. er geen reële alternatieven zijn; en
        iii. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig en tijdig worden gecompenseerd.
    b. nieuwe activiteiten en wijziging van bestaande activiteiten, voor zover:
        i. de activiteiten die leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden worden gecompenseerd;
        ii. de compensatie inhoudt dat de uitvoering van het geheel van activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar leidt tot een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor de werkingsgebieden natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen voor wat betreft kwaliteit en samenhang;
        iii. de oppervlakte van het werkingsgebied natuurnetwerk Nederland tenminste gelijk blijft;
        iv. rekening wordt gehouden met de omstandigheid dat de locatie waarop de activiteit plaatsvindt mogelijk gelegen is in een gebied van het Natuurnetwerk Nederland of Natuurverbindingen dat omringd wordt door of grenst aan Bijzonder provinciaal landschap;
        v. er een gebiedsvisie wordt opgesteld waarin wordt onderbouwd dat wordt voldaan aan het gestelde onder 1 tot en met 4 van dit onderdeel.
    c. een beperkte toevoeging van nieuwe activiteiten aan of een beperkte wijziging van bestaande activiteiten, mits:
        i. deze toevoeging of wijziging noodzakelijk is voor de instandhouding van de bestaande activiteit;
        ii. deze toevoeging of wijziging ondergeschikt is aan de bestaande activiteiten; en
        iii. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig en tijdig worden gecompenseerd.
2. Het eerste lid, onder b, is niet van toepassing op activiteiten die verblijfsrecreatie mogelijk maken, tenzij het gaat om activiteiten die ondergeschikt zijn aan een andere bedrijfsactiviteit en plaatsvinden op, of aansluitend aan, dezelfde locatie.

**U**

In Artikel 6.61 Kernkwaliteiten Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden wordt ‘bijlage 8a en bijlage 8b’ vervangen door ‘bijlage 8a tot en met 8c’.

**V**

In Artikel 6.70 Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied wordt onder vernummering van lid 3 tot lid 4 een nieuw lid ingevoegd, luidende:

3. In aanvulling op het eerste lid, wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling met betrekking tot een stolpboerderij de door Gedeputeerde Staten op 24-01-2023 opgestelde Noord-Hollandse waarderingskaart voor stolpboerderijen betrokken.

**W**

Na artikel 10.2 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 10.2a Intrekken of wijziging vergunning of ontheffing**
Een vergunning of ontheffing kan ambtshalve worden ingetrokken of gewijzigd indien veranderde omstandigheden of gewijzigde inzichten zich in overwegende mate tegen het van kracht blijven of het ongewijzigd van kracht blijven van de vergunning of ontheffing verzetten.

**Artikel II**
De bijlagen behorende bij de Omgevingsverordening NH2022 worden als volgt gewijzigd:

**A**

In Bijlage 1 Begripsbepalingen worden in de alfabetische volgorde de volgende begripsbepalingen ingevoegd:

**hoogspanningsstation**
een elektriciteitsstation vanaf 110 KV en hoger

**station in het tussenspanningsnet**
een elektriciteitsverdeelstation van 50 KV naar 20/10kV

**B**

Bijlage 3b Verboden activiteiten in grondwaterbeschermingsgebieden komt te vervallen.

**C**

Bijlage 8 Kernkwaliteiten erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (UNESCO) wordt als volgt gewijzigd:

1. Bijlage 8a Kernkwaliteiten UNESCO komt als volgt te luiden:

*Werelderfgoed De Beemster*

1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, vroeg zeventiende-eeuwse (landschaps)architectonische geheel van de droogmakerij De Beemster, bestaande uit:
    - het vierkante gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen;
    - de ringdijk en ringvaart (continuïteit en eenheid in vormgeving);

- het centraal gelegen dorp (Middenbeemster) op een assenkruis van wegen;
- bebouwing langs de wegen;
- de relatief hooggelegen wegen met laanbeplanting;
- de monumentale en typerende (stolp)boerderijen en restanten van buitens;
- de oude negentiende-eeuwse gemalen en molengangen;
- de structuur en het karakter van het (beschermde) dorpsgezicht van Middenbeemster:

2. Grote openheid;
3. Voor zover het werelderfgoed De Beemster samenvalt met het werelderfgoed De Stelling van Amsterdam, zijn de uitgewerkte universele waarden van het werelderfgoed De Stelling van Amsterdam tevens van toepassing op het werelderfgoed De Beemster.

**Uitwerking kernkwaliteiten Beemster**
De kernkwaliteiten van het Werelderfgoed De Beemster zijn uitgewerkt in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.
*Werelderfgoed Hollandse Waterlinies*

Op 26 juli 2021 zijn de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie gezamenlijk UNESCO werelderfgoed Hollandse Waterlinies geworden. Samen met de Waterlinies Provincie en de Rijksdienst van het Cultureel Erfgoed zijn de kernkwaliteiten voor de Hollandse Waterlinies geformuleerd. Deze kernkwaliteiten zijn uitgewerkt in bijlage 8c de gebiedsanalyses Kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies.
Het samengevoegde werelderfgoed Hollandse Waterlinies en de daarbij behorende kernkwaliteiten moeten nog worden opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving op grond van de Omgevingswet. Tot die tijd zijn er daarom in deze bijlage ook nog de afzonderlijke kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie opgenomen. De gebiedsanalyses Hollandse Waterlinies worden tevens aangemerkt als een uitwerking van de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
*Werelderfgoed De Stelling van Amsterdam*

1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, laatnegentiende-eeuwse en vroegtwintigse-eeuwse hydrologische en militair-landschappelijke geheel bestaande uit:
   - een doorgaand stelsel van liniedijken in een grote ring om Amsterdam;
   - sluizen en voor- en achterkanalen;
   - de forten, liggend op regelmatige afstand, voornamelijk langs dijken;
   - inundatiegebieden;
   - voormalige schootsvelden (visueel open) en verbodenkringen (merendeels onbebouwd gebied);
   - de landschappelijke inpassing en slechte zichtbaarheid van de voormalige objecten;
2. Relatief grote openheid;
3. Groene en relatief stille ring rond Amsterdam.

*Nieuwe Hollandse Waterlinie*

1. Het unieke, in samenhang met het landschap ontworpen negentiende en twintigste-eeuwse hydrologische en militairverdedigingssysteem, bestaande uit:
   - Inundatiegebieden;
   - zone met verdedigingswerken als forten, batterijen, lunetten, betonnen mitrailleurkazematten en groepsschuilplaatsen in hun samenhang met de omgeving;
   - voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied) rondom de forten;
   - waterwerken als waterlichamen, sluizen, inlaten, duikers, en dijken functionerend in samenhang met verdedigingswerken en inundatiegebieden;
   - overige elementen als beschutte wegen, (resten van) loopgraven en tankgrachten;
   - de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten;

- de historische vestigingsstructuur van de vestingsteden Muiden, Weesp, Naarden, Nieuwersluis, Gorinchem en Woudrichem;

2. Grote openheid;
3. Groen en overwegend rustig karakter.

Ontwikkelingen die de uitzonderlijke universele waarde (UUW's) aantasten, dienen als gevolg van de Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention voorgelegd te worden aan het Werelderfgoedcomité."

2. Onder vernummering van Bijlage 8b Afwegingskader Energietransitie Hollandse Waterlinies tot Bijlage 8c wordt een bijlage ingevoegd, luidende:

**Bijlage 8b Gebiedsanalyses Kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies**
De kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn uitgewerkt in de volgende vijf gebiedsanalyses Kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies:

- Gebiedsanalyse Stelling van Amsterdam Noord;
- Gebiedsanalyse Stelling van Amsterdam West:
- Gebiedsanalyse Vechtstreek Noord;
- Gebiedsanalyse Stelling van Amsterdam Zuid;
- Gebiedsanalyse Vechtstreek.

De gebiedsanalyses voor Stelling van Amsterdam Zuid en Vechtstreek zijn opgesteld in samenwerking met de provincie Utrecht omdat ze betrekking hebben op dit werelderfgoed in zowel Noord-Holland als Utrecht.

De gebiedsanalyses hebben ieder eenzelfde opbouw:
Hoofdstuk 1: legt uit wat de aanleiding en het doel van de gebiedsanalyse is;
Hoofdstuk 2: is een typering van het huidige ruimtelijke karakter van het betreffende gebied;
Hoofdstuk 3: legt uit hoe het verdedigingssysteem van de waterlinies werkt en wat de kenmerken en bijbehorende elementen van de waterlinies als geheel zijn.
Hoofdstuk 4: beschrijft vervolgens hoe de Stelling van Amsterdam en/of Nieuwe Hollandse Waterlinies in het gebied zijn ingepast en wat de belangrijkste kenmerken zijn.
Hoofdstuk 5: analyseert de specifieke kenmerken en kernkwaliteiten van de Stelling en/of Nieuwe Hollandse Waterlinies per deelgebied.
Hoofdstuk 6: geeft uitgangspunten en ruimtelijke principes aan die helderheid geven hoe er bij ontwikkelingen voor gezorgd kan worden dat de kernkwaliteiten duurzaam in stand worden gehouden, niet worden aangetast en hoe deze kunnen worden ingezet ter versterking van de waarde en kwaliteit van het gebied. Deze uitgangspunten worden beschreven op verschillende schaalniveaus: de Hollandse Waterlinies als geheel, het specifieke deelgebied, ensembles en aandachtsgebieden binnen het deelgebied, en voor de losse linie-elementen.

Verder geldt de Erfgoedwet voor rijksmonumenten en zijn op provinciale monumenten de regels in deze verordening over monumenten (cultureel erfgoed) van toepassing. De monumentale waarden van deze rijks- en provinciale monumenten zijn niet uitgewerkt in de gebiedsanalyses maar in redengevende omschrijvingen van deze monumenten.
Voor de inhoud van de gebiedsnalyses wordt verwezen naar de door Gedeputeerde Staten op 16 mei 2023 vastgestelde gebiedsanalyses (besluitnummer 2025405/2025410).

**D**

Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten wordt als volgt gewijzigd:

1. Artikel 6.1a Toepassingsbereik wordt vernummerd tot Artikel 6.5 Toepassingsbereik.

2. Artikel 6.2b Ruimtelijke kwaliteit windturbines wordt vernummerd tot Artikel 6.6 Ruimtelijke kwaliteit windturbines.
3. Na afdeling 6a Windenergie wordt een nieuwe afdeling ingevoegd, luidende:

**Afdeling 6b Elektriciteitsstations**
4. Na artikel 6.6 Ruimtelijke kwaliteit windturbines worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

**Artikel 6.7 Toepassingsbereik**
Deze afdeling bevat de regels, zoals bedoeld in het delegatiebesluit.

**Artikel 6.8 Locatieafweging en Ruimtelijke kwaliteit elektriciteitsstations**
Bij de locatieafweging en de ruimtelijke inpassing als bedoeld in Artikel 6.40a en Artikel 6.40b van de verordening houdt het bevoegd gezag in ieder geval rekening met:

a. de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie conform artikel 6.70 van de verordening;
b. de Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations zoals door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 11-04-2023.

**Artikel III**
De Toelichting op de Omgevingsverordening NH2022 wordt als volgt gewijzigd:

**A**

In de algemene toelichting vervalt het onderdeel 'W*erkingsgebied landelijk gebied*'.

**B**

In de toelichting op artikel 4.44 Verboden activiteiten vervalt de zinssnede 'in bijlage 3b'.

**C**

De toelichting op artikel 4.114 Informatieplicht komt als volgt te luiden:

Het is van groot belang dat het bevoegd gezag tijdig informatie ontvangt over het voornemen om activiteiten uit te voeren die risico's voor de kwaliteit van het grondwater met zich meebrengen. Hoewel het streven van de provincie erop is gericht zo min mogelijk administratieve lasten te veroorzaken, is het belang van een goede bewaking van de grondwaterkwaliteit zo zwaarwegend dat aan deze informatieplicht niet valt te ontkomen. Reeds een geringe verontreiniging kan ernstige gevolgen hebben voor de kwaliteit van het grondwater. De gegevens die in het kader van deze informatieverplichting moeten worden verstrekt, zijn opgenomen in Bijlage 10 bij de verordening. De gegevens betreffen een aanvulling op de gegevens die op grond van artikel 2.17 van het Besluit activiteiten leefomgeving moeten worden verstrekt.

De te verstrekken gegevens en bescheiden sluiten aan bij de gegevens en bescheiden die op grond van artikel 7.35 van de Omgevingsregeling vereist zijn voor een aanvraag omgevingsvergunning voor de milieubelastende activiteit het aanleggen en gebruiken van een open bodemenergiesystemen.

**D**

De toelichting op artikel 4.114a Jaarlijks verstrekken gegevens en bescheiden komt als volgt te luiden:

Dit artikel betreft een aanvulling op de verplichting uit artikel 4.1150a van het Bal om jaarlijks de gegevens en bescheiden bedoeld in artikel 4.1150 Besluit activiteiten leefomgeving te verstrekken. In artikel 4.1150 van het Bal ontbreekt informatie over de in het voorgaande kalenderjaar gemeten hoeveelheden onttrokken grondwater, geïnfiltreerd water en de kwaliteit van het geïnfiltreerde water. Voor een goede beoordeling van de gevolgen voor het grondwater en het vervullen van de functies van grondwaterlichamen is deze informatie wel vereist.
De artikelen in deze afdeling sluiten aan bij de regels die voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet voor open bodemenergiesystemen golden op grond van het Waterbesluit en de Waterregeling.

**E**

Aan de toelichting op Paragraaf 6.2.2 Stedelijke functies wordt na de laatste zin de volgende tekst toegevoegd:

Veel van de instructieregels aan gemeenten hebben betrekking op het landelijk gebied. Daarom is in het werkingsgebied landelijk gebied duidelijk gemaakt waar volgens de provincie de grens ligt tussen stedelijk en landelijk gebied. Op deze manier wordt duidelijk waar deze regels van toepassing zijn.

Voor de totstandkoming van het werkingsgebied landelijk gebied heeft de provincie een aantal uitgangspunten gehanteerd. Ten eerste vallen gebieden die een agrarische bestemming hebben meestal onder het landelijk gebied. Ook gebieden met specifieke wezenlijke kenmerken en waarden wat betreft natuur (Natuurnetwerk Nederland), kernkwaliteiten met betrekking tot het (open) landschap (Bijzonder Provinciaal Landschap) en recreatiegebieden vallen in de meeste gevallen onder het werkingsgebied LG. Agrarische, groene en open percelen/gebieden buiten de kernen zijn dus opgenomen in het werkingsgebied landelijk gebied.

Daarnaast zijn de CBS-gegevens voor bevolkingskernen gebruikt. De stedelijke hoofd- of basiskernen (>500 inwoners) maken geen onderdeel uit van het werkingsgebied landelijk gebied. Aanvullend hierop zijn ook een aantal kleinere kernen met minder dan 500 inwoners door hun vorm en uiterlijk tot de basiskernen gerekend. Ook de aan de kernen grenzende stedelijke bestemmingsvlakken die ten dienste staan van de kern (zoals sportvelden en begraafplaatsen) beschouwen wij niet als landelijk gebied. Uitzondering hierop vormen stedelijke bestemmingsvlakken grenzend aan de kern die eerder al onder één van de voormalige regimes bufferzones (voormalige Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)), aardkundig monument (voormalige Provinciale Milieuverordening (PMV)) of weidevogelleefgebied (PRV) vielen. Deze locaties beschouwen wij wel als landelijk gebied. Ook hebben wij stedelijke bestemmingsvlakken grenzend aan de kern, met een overwegend groen karakter, die gezien de ligging en kwaliteiten deel uitmaken van Bijzonder Provinciaal Landschap als landelijk gebied aangemerkt.
Kleine kernen (<500 inwoners), lintbebouwing langs wegen en onderdelen van landelijke villawijken maken deel uit van het landelijk gebied. Deze zijn veelal onlosmakelijk verbonden met het landschap en hebben wij als landelijk gebied begrensd vanuit de wens te kunnen sturen op bijvoorbeeld het openhouden van het landschap of juist het voorkomen van verdere verdichting ter plaatse.
Bedrijventerreinen die solitair liggen en kleiner dan 8 ha zijn, beschouwen we ook als onderdeel van het landelijk gebied."

**F**

In de toelichting op artikel 6.14 Kleinschalige ontwikkelingen wordt na de laatste zin de volgende tekst toegevoegd:

Lid 3 van dit artikel bevat een afwijkingsmogelijkheid voor het bevoegd gezag om eenmalig een toename van het bebouwd oppervlak toe te staan, indien dit wenselijk is gelet op de lokale omstandigheden. Het bevoegd gezag dient hierbij te beoordelen dat de extra bebouwing niet

leidt tot een onevenredige aantasting van de omgevingskwaliteit. Paragraaf 6.2.6, ruimtelijke inpassing in het landelijk gebied, is hierbij van overeenkomstige toepassing.

**G**

In de toelichting op artikel 6.18 MRA landelijk gebied wordt ‘1.500 m2’ vervangen door ‘1.000 m2’

**H**

In de toelichting op artikel 6.19 Noord-Holland Noord landelijk gebied wordt ‘1.500 m2’ vervangen door ‘1.000 m2’

**I**

In de toelichting op artikel 6.31 Milieucontour industrieterrein van provinciaal belang wordt ‘zoals opgenomen in het tweede lid’ vervangen door ‘zoals opgenomen in artikel 6.30’

**J**

In de toelichting op artikel 6.32b Datacenter clustering wordt na de laatste zin de volgende tekst toegevoegd:

Deze voorwaarden zijn geconcretiseerd in de richtlijn duurzame vestigingsvoorwaarden datacenters die de provincie gaat vaststellen en de drie clustergemeenten Hollands Kroon, Haarlemmermeer en Amsterdam verwerken in hun gemeentelijk beleid.

**K**

De toelichting op artikel 6.32c Datacenters uitgesloten komt te luiden:

Onderdeel van de Datacenterstrategie Noord-Holland 2022-2024 is dat de vestiging of uitbreiding van datacenters in andere gemeenten dan de drie gemeenten waar nieuwe of uitbreidingen van datacenters nog zijn toegestaan, worden uitgesloten. Dit artikel bevat hiertoe een instructieregel aan gemeenten. De instructieregel richt zich op het toestaan van datacenters met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA. De instructieregel richt zich ook op niet gerealiseerde mogelijkheden in het omgevingsplan, de zogenoemde onbenutte plancapaciteit. Specifiek voor deze onbenutte plancapaciteit is voorzien in een uitvoeringstermijn (zie de toelichting op artikel 6.32d). Voor een aantal lopende initiatieven in de gemeenten Diemen en Haarlem is in lid 2 een uitzondering opgenomen. Deze initiatieven zijn opgenomen in bijlage 1 van de Datacenterstrategie Noord-Holland 2022-2024. Om gebruik te maken van de uitzondering dient uiterlijk 31 december 2025 een ontwerpbesluit ter inzage te worden gelegd.

**L**

De toelichting op artikel 6.32d Uitvoeringstermijn komt te luiden:

Dit artikel bevat de termijn zoals bedoeld in artikel 2.23, vierde lid, van de Omgevingswet waarbinnen de gemeenteraad uitvoering moet geven aan de instructieregels, zoals opgenomen in artikel 6.32b en artikel 6.32c.
De provincie vertrouwt erop dat gemeenten deze uitvoeringstermijn naleven. Indien dit onverhoopt niet gebeurt, verbindt de Omgevingswet zelf hier geen directe gevolgen aan. Wel is er vanaf het verlopen van de uitvoeringstermijn sprake van strijdigheid van het omgevingsplan met de omgevingsverordening. In juridische procedures kan daardoor het omgevingsplan onverbindend worden verklaard of buiten toepassing worden gelaten door de bestuursrechter, voor zover het omgevingsplan evident in strijd is met de omgevingsverordening (zogenoemde exceptieve toetsing).

**M**

In de toelichting op artikel 6.38 Vervanging windturbines wordt ‘De rotordiameter ziet op de afstand vanaf het hart van de as tot de tip van het rotorblad” vervangen door ‘De rotordiameter is de diameter van de wieken. De rotordiameter is twee keer de lengte van de wieken’.

**N**

De toelichting op Paragraaf 6.2.3 Duurzame energie en energie-infrastructuur komt te luiden:

**Paragraaf 6.2.3 Duurzame energie en energie-infrastructuur**

Omgevingsvisie NH2050

In de Omgevingsvisie NH2050 is de doelstelling opgenomen om ruimte te bieden aan onder meer energietransitie, in het licht van een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. In de beweging Nieuwe energie staat dat de provincie in 2050 klimaatneutraal en volledig circulair wil zijn, gekoppeld aan het Klimaatakkoord om in 2030 49% CO2-reductie te behalen. Daarom wordt ruimte geboden aan energietransitie. Om te kunnen voorzien in de behoefte aan elektriciteit is energie nodig die wordt opgewekt op land en op zee. Niet overal op het vasteland zijn dezelfde omstandigheden voor allerlei duurzame-energievormen. Het gaat om een optimale energiemix, verwoord in ontwikkelprincipe 14: de regionale optimale energiemix voor opwekking van hernieuwbare energie in de ondergrond, op de bovengrond en in de bebouwde omgeving past bij de regionale landschappelijke en gebiedskwaliteiten en de economische kansen.

Coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken

Met het nieuwe coalitieakkoord (2019 – 2023) is een nieuwe weg ingeslagen ten aanzien van het onderwerp wind op land: Om de energietransitie vorm te geven is ruimte nodig voor de plaatsing van windmolens. Het heeft onze voorkeur om zoveel mogelijk windmolens op zee te plaatsen. Echter, ook op het land zal plaatsing van windmolens nodig zijn. Daarom wijzigen wij het beleidskader Wind op land. Wij zien veel maatschappelijke initiatieven die ruimte vragen voor windmolens en die op draagvlak kunnen rekenen. Samen met partners werken we aan Regionale Energiestrategieën. De resultaten daarvan verankeren we in ons ruimtelijk beleid’

Nieuw windbeleid

In het kader van het Klimaatakkoord zijn door gemeenten, waterschappen, de provincie, andere belanghebbenden en inwoners afspraken gemaakt over plekken in Noord-Holland waar duurzame energie met windturbines en zonnepanelen kan worden opgewekt. De zoekgebieden die daarvoor op basis van al deze gesprekken en onderzoeken in aanmerking komen zijn vastgelegd in de Regionale Energiestrategieën 1.0 voor Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid (RES’en).

De provincie neemt de hieruit voortvloeiende afspraken, net als de gemeenten en waterschappen, op in haar regelgeving. Voor de provincie betekent dit dat de Omgevingsverordening NH2022 ruimte maakt voor de afspraken uit de RES’en; de RES’en worden leidend voor wind op land. Het windturbineverbod en de bovenwettelijke regels voor windenergie komen daarmee te vervallen voor de in de RES 1.0 voor Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid opgenomen zoekgebieden wind en wind+zon . Hiervoor in de plaats komt een instructieregel voor de gehele provincie die inhoudt dat gemeenten in hun omgevingsplannen windturbines mogelijk kunnen maken voor zoekgebieden wind en wind+zon die in de RES’en 1.0 zijn opgenomen. Zo krijgen gemeenten de mogelijkheden om te bepalen waar in de gemeente ruimte is voor windenergie. Buiten de RES zoekgebieden 1.0 wind en

wind+zon zijn alleen kleine windturbines (tot 15 meter) op agrarische bouwpercelen toegestaan en mogen bestaande windparken worden vervangen/vernieuwd.

De nieuwe regels zijn instructieregels voor omgevingsplannen. Dit geeft gemeenten de ruimte om zelf de afweging te maken waar en hoe zij binnen de RES zoekgebieden wind en wind+zon windturbines willen plaatsen op basis van het lokale draagvlak. De beschermingsregimes, zoals de regels voor o.a. het Bijzonder Provinciaal Landschap, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde en het Natuurnetwerk Nederland of natuurverbinding en stiltegebieden blijven van kracht. d. Voor het Unesco werelderfgoed is een afwegingskader energietransitie Hollandse Waterlinie in samenwerking met de vier provincies gemaakt waarin gekeken is waar en onder welke voorwaarden ruimte geboden kan worden aan wind en zon. Dit kader wordt onderdeel van deze verordening. Voor NNN geldt de meerwaardebepaling die inhoudt dat een ontwikkeling (zoals een windturbine) duidelijk aantoonbare meerwaarde voor NNN moet hebben voor wat betreft kwaliteit en samenhang. De meerwaardebepaling vervangt de saldobenadering. Daarnaast geldt ook nog steeds dat een ontwikkeling in NNN alleen mogelijk is als deze de wezenlijke kenmerken en waarden niet aantast of van groot openbaar belang is en er geen reële alternatieven zijn. De vraag of een ontwikkeling van windturbines of zonnepark in NNN van groot openbaar belang is en er geen reële alternatieven zijn, moet worden bezien vanuit de bovenregionale opgave en mogelijkheden voor duurzame energieopwekking. Indien er in de provincie geen reële andere mogelijkheden voor duurzame energieopwekking zijn (die niet leiden tot een aantasting van het NNN) en de bovenregionale opgave niet haalbaar is zonder de betreffende ontwikkeling, zou deze van groot openbaar belang kunnen zijn. Onder meer de Regionale Energiestrategieën (RES'en) kunnen duidelijkheid bieden voor de vraag of een dergelijke ontwikkeling van groot openbaar belang is en of er ergens anders geen reële andere mogelijkheden zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling. Opname van een locatie in een RES betekent echter niet per definitie dat de ontwikkeling van windturbines of een zonnepark op deze locatie van groot openbaar belang is en dat daarvoor geen reële alternatieven bestaan. Ditzelfde geldt voor wind en zon in BPL. Met deze nieuwe regeling wordt zorgvuldig uitvoering gegeven aan het coalitieakkoord en worden de provinciale belangen, maar ook de gemaakte afspraken in de Regionale Energiestrategieën gerespecteerd.

Met de toename in productie van duurzame energie neemt de vraag naar capaciteit in het energienetwerk toe. De uitbreiding van het energienetwerk is nodig om de energietransitie te faciliteren. Provinciale Staten achten de locatieafweging en ruimtelijke inpassing van het energienetwerk van belang. Daarom is er aan de paragraaf over duurzame energie, de energie-infrastructuur toegevoegd.

**O**

Na de toelichting op Artikel 6.40 Opstellingen voor zonne-energie wordt de volgende toelichting ingevoegd:

**Subparagraaf 6.2.3.3 Elektriciteitsstations**
Onderdeel van de netuitbreiding is het bouwen c.q. aanpassen van elektriciteitsstations. Het is belangrijk dat deze stations goed ingepast zijn in het landschap. Daarom worden hier regels opgenomen om ervoor te zorgen dat het inpassen van elektriciteitsstations zorgvuldig gebeurt. Hiervoor hebben gedeputeerde staten de Ruimtelijke Handreiking voor Elektriciteitsstations vastgesteld. De handreiking is bedoeld om netbeheerders en gemeenten te helpen met de keuze van een locatie voor een transformatorstation. Naast de keuze voor een locatie, biedt de handreiking handvatten voor het inpassen van het station in het landschap, rekening houdend met de kwaliteiten van de ensembles uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

**Artikel 6.40a Toepassingsbereik**

De ruimtelijke handreiking voor elektriciteitsstations bevat een ladder die moet helpen bij de locatiekeuze voor een elektriciteitsstation. De laatste stappen in de ladder gaan over locaties in het landelijk gebied. Als de keuze voor een locatie in het landelijk gebied valt, is artikel 6.40c

van toepassing en is dus advisering door de ARO verplicht. Bij andere locaties wordt geadviseerd om langs de ARO te gaan, maar het is niet verplicht.

**Artikel 6.40b Locatieafweging en ruimtelijke inpassing elektriciteitsstations**
Wat onder zorgvuldige locatieafweging en ruimtelijke inpassing moet worden verstaan, wordt bepaald door de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations. Zie artikel 6.2b van bijlage 11 van deze verordening.
Als een elektriciteitsstation als bedoeld in artikel 6.40b in het werkingsgebied landelijk gebied wordt mogelijk gemaakt dient hierover een advies aan de ARO te worden gevraagd.

**Artikel 6.40c Verplicht advies Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling in landelijk gebied**
Wat onder zorgvuldige locatieafweging en ruimtelijke inpassing moet worden verstaan, wordt bepaald door de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations. Zie artikel 6.2b van bijlage 11 van deze verordening.
Als een elektriciteitsstation als bedoeld in artikel 6.40b in het werkingsgebied landelijk gebied wordt mogelijk gemaakt dient hierover een advies aan de ARO te worden gevraagd.

**P**

De toelichting op artikel 6.54 Activiteiten in Natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen wordt als volgt gewijzigd:

1. Na de tweede alinea wordt de volgende tekst ingevoegd:

> Lid 1
> In het eerste lid onder a tot en met c zijn de uitzonderingen opgenomen waarvoor het verbod op activiteiten die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang tussen die gebieden, niet geldt.

2. De tekst onder Uitzondering b: de meerwaardebepaling wordt vervangen door:

> Met deze uitzondering wordt geregeld dat een omgevingsplan nieuwe activiteiten of een wijziging van bestaande activiteiten mogelijk kan maken die op gebiedsniveau leiden tot een duidelijke aantoonbare meerwaarde voor het natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen. Hiervoor moeten de betrokken activiteiten in samenhang op hun effecten worden beoordeeld. Ook wanneer het gaat om activiteiten die vallen binnen de reikwijdte van verschillende ruimtelijke plannen zal de effectbeoordeling in gezamenlijkheid moeten plaatsvinden. De meerwaardebepaling kan alleen worden toegepast als aan de cumulatieve voorwaarden die in b zijn opgenomen is voldaan. De meerwaardebepaling is niet van toepassing op activiteiten die verblijfsrecreatie mogelijk maken, tenzij het gaat om activiteiten die ondergeschikt zijn aan een andere bedrijfsactiviteit. Dit volgt uit het tweede lid van dit artikel.
>
> De cumulatieve voorwaarden voor toepassing van de meerwaardebepaling zijn:
>
> 1. de activiteiten die leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden worden tijdig gecompenseerd;
> 2. de compensatie houdt in dat de uitvoering van het geheel van aantastende en compenserende activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar leidt tot een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor het natuurnetwerk Nederland voor wat betreft kwaliteit en samenhang;
> 3. de oppervlakte van het natuurnetwerk Nederland dient tenminste gelijk te blijven;
> 4. er dient rekening gehouden te worden met de mogelijkheid dat de locatie waarop de activiteit plaatsvindt is gelegen in een gebied van het Natuurnetwerk Nederland of Natuurverbindingen dat omringd wordt door of grenst aan het werkingsgebied Bijzonder provinciaal landschap. Zo kunnen de kernkwaliteiten van dit Bijzonder

provinciaal landschap ook aanwezig zijn in het nabijgelegen Natuurnetwerk Nederland. Aantasting van deze kernkwaliteiten kan tot gevolg hebben dat de meerwaardebepaling niet kan worden toegepast;
5. er wordt een gebiedsvisie opgesteld waarin de bovenstaande punten 1 tot en met 4 worden onderbouwd. Bij het toepassen van de meerwaardebepaling dient er ook een compensatieplan en een compensatieovereenkomst te worden opgesteld, zie hiervoor Artikel 382 3.5 en Artikel 3.6 van Bijlage 11. Financiële compensatie is niet mogelijk bij het toepassen van uitzondering b.

3. Na de toelichting op het eerste lid wordt de volgende tekst toegevoegd:

Lid 2
In het tweede lid is vastgelegd dat uitzondering b, de meerwaardebepaling, niet van toepassing is op activiteiten die verblijfsrecreatie mogelijk maken, tenzij het gaat om activiteiten die ondergeschikt zijn aan een andere bedrijfsactiviteit, en plaatsvinden op, of aansluitend aan, dezelfde locatie. Voor deze activiteiten kan dus geen uitzondering worden gemaakt op het verbod om activiteiten mogelijk te maken die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang tussen de NNN-gebieden en natuurverbindingen.

Ondergeschikt wil zeggen dat er sprake moet zijn van een duidelijk aantoonbare ondergeschiktheid aan de andere bedrijfsactiviteit, bijvoorbeeld in arbeidsbehoefte, inkomsten en ruimtebeslag. Als voorbeeld: een mini-camping als nevenactiviteit bij een agrarisch bedrijf wordt gezien als een ondergeschikte vorm van verblijfsrecreatie. Ten behoeve van deze ontwikkeling kan, mits wordt voldaan aan de voorwaarden, de meerwaardebepaling dus worden toegepast.

**Q**

Aan de toelichting op Subparagraaf 6.2.5.3 Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde wordt de volgende tekst toegevoegd:

Op 26 juli 2001 heeft het Werelderfgoedcomité van Unesco de Hollandse Waterlinies op de Werelderfgoedlijst geplaatst. De inschrijving is een uitbreiding van de Stelling van Amsterdam met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Beide verdedigingslinies gaan verder als Werelderfgoed “Hollandse Waterlinies”. In het Besluit kwaliteit leefomgeving is het besluit van het Werelderfgoedcomité nog niet verwerkt en wordt nog uitgegaan van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Nu de regels voor werelderfgoederen zijn gebaseerd op het Besluit kwaliteit leefomgeving, wordt ook in de Omgevingsverordening nog uitgegaan van de afzonderlijke werelderfgoederen en hun begrenzing. De uitwerking van de kernkwaliteiten is wel al gebaseerd op de Hollandse Waterlinies. Deze uitwerking is gezamenlijk opgesteld door de vier provincies waarbinnen het werelderfgoed de Hollandse Waterlinies is gelegen, de provincies Noord-Holland, Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant.

**R**

Aan de toelichting op artikel 6.70 Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijkgebied wordt de volgende tekst toegevoegd:

De Noord-Hollandse waarderingskaart voor stolpboerderijen is een inspiratiedocument. Gemeenten dienen deze waarderingskaart te betrekken bij hun keuze om te bepalen of er sprake is van een karakteristiek boerderijcomplex. Betrekken bij betekent dat aan de waarderingskaart aandacht moet worden besteed, maar dat dit document geen bijzondere of verzwaarde status hoeft te krijgen in de belangenafweging. De term karakteristiek staat voor het beginsel dat alle stolpen en hun bijgebouwen in de ordes 1, 2 en 3 behoudenswaardig zijn.

De ordes 1, 2 en 3 bevatten stolpen en hun bijgebouwen die zijn gebouwd tot 1966, het eind van de Wederopbouwperiode.

**S**

Na de toelichting op artikel 10.2 Kwaliteitszorg door Gedeputeerde Staten wordt de volgende tekst ingevoegd:

**Artikel 10.2a Intrekken of wijziging vergunning of ontheffing**

Dit artikel regelt de reguliere intrekking en wijziging van vergunningen of ontheffingen die zijn verleend op basis van deze verordening.

**T**

In Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten wordt in de toelichting op artikel 6.2 De locatie en omvang van de opstelling voor zonne-energie de zinsnede ‘zoals bedoeld in artikel 6.39 lid 2 uit de Omgevingsverordening NH2022’ vervangen door ‘zoals bedoeld in artikel 6.40, lid 2, van de Omgevingsverordening NH2022’.

**U**

In Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten wordt in de toelichting op artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie ‘Omgevingsverordening NH2020’ vervangen door ‘Omgevingsverordening NH2022’.

**V**

In Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten komt de toelichting op afdeling 6b als volgt te luiden:

Bij elektriciteitsstations gaat het over Hoogspannings- en middenspanningsverdeelstations: elektriciteitsstations vanaf 380 kV (hoogspanning) c.q. 10 tot 50 kV (middenspanning). De middenspannigsruimtes waar middenspanning naar de laagspanning wordt getransformeerd worden hier niet meegenomen. Ze hebben in het algemeen een maat tussen 10m2 en 35m2.

**Artikel III**
De volgende werkingsgebieden behorende bij de Omgevingsverordening NH2022 vast te stellen of te wijzigen:

- Vaarwegbeheer - beheer Plassenschap Loosdrecht
- Vaarwegbeheer – beheer gemeente

De wijzigingen zijn zichtbaar in de volgende viewer:
https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=4d880ceef60a430e91835c071ae91cbd

**Artikel IV**
Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na publicatie in het Provinciaal Blad.

Haarlem, 11 december 2023
Provinciale Staten van Noord-Holland,
A.T.H. van Dijk, voorzitter
K. Bolt, statengriffier

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

**Besluit van Provinciale Staten van Noord-Holland van 11 december 2023, nr. 2031587/2116998, tot wijziging van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022**

Provinciale Staten van Noord-Holland;

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 31 oktober 2023 met kenmerk 2031587/2116995;

Gelet op artikel 2.8 van de Omgevingswet;

**Besluiten:**

**ARTIKEL I**
Het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 wordt als volgt gewijzigd:

**A**

Na artikel 6.5 zorgvuldige ruimtelijke inpassing windturbines wordt een artikel ingevoegd, luidende:

**Artikel 6.5a Zorgvuldige ruimtelijke inpassing elektriciteitsstations**

Gedeputeerde Staten kunnen regels stellen over de zorgvuldige ruimtelijke inpassing van elektriciteitsstations als bedoeld in artikel 6.40a en artikel 6.40b van de Omgevingsverordening NH2022.

**ARTIKEL II**

Dit besluit treedt in werking met ingang van de dag na publicatie in het Provinciaal Blad.

Haarlem, 11 december 2023

Provinciale Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

K. Bolt, statengriffier

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

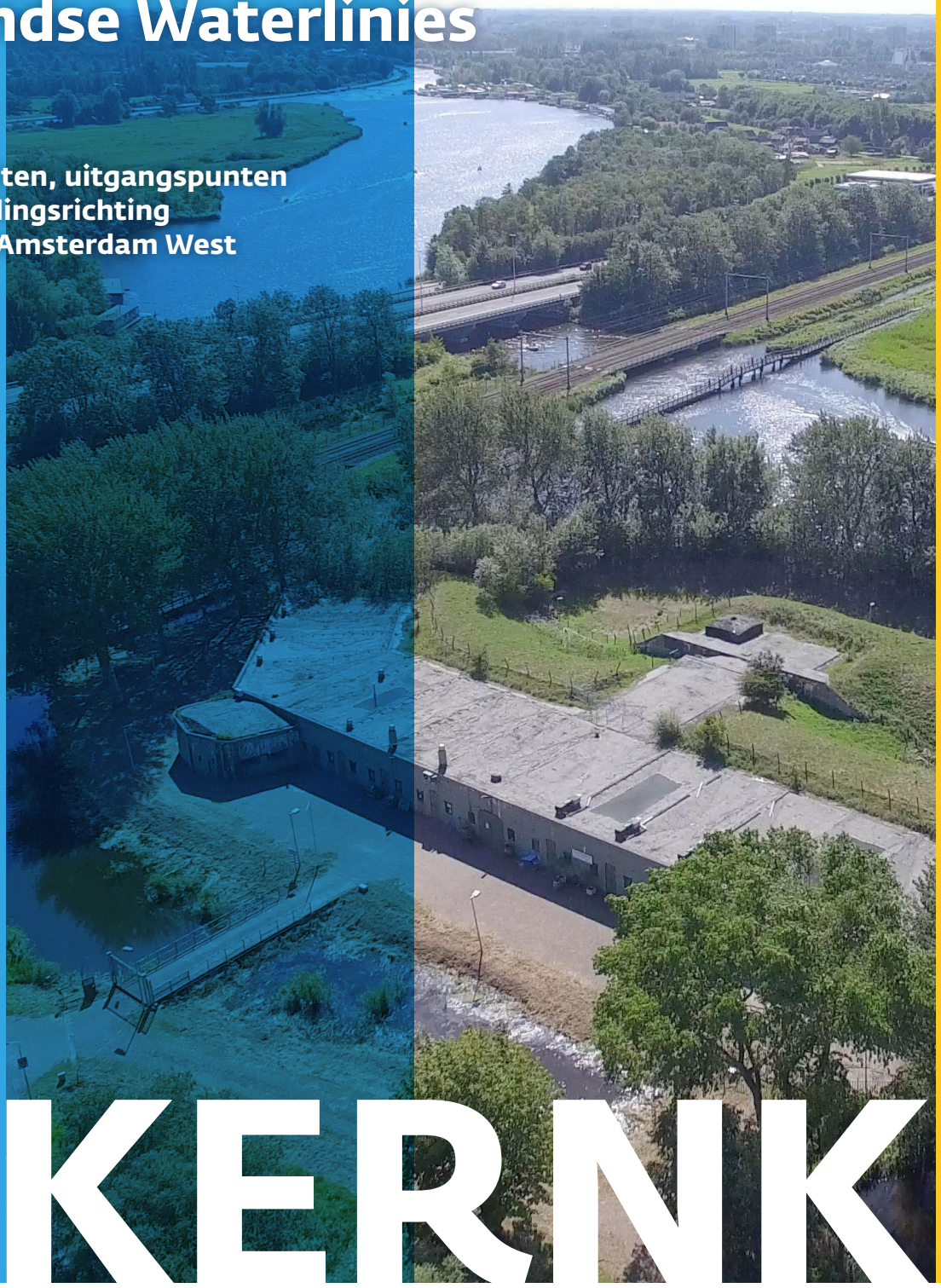
M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Provincie Noord-Holland

HOLLANDSE WATERLINIES
UNESCO WERELDERFGOED

# Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies

## Kernkwaliteiten, uitgangspunten en ontwikkelingsrichting Stelling van Amsterdam West



KERNKW

Kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies

Uitgangspunten voor ontwikkelingen Stelling van Amsterdam-West.

**Opgesteld door:**
Cultuurhistorische Projecten: Marinus Kooiman
Feddes/Olthof Landschapsarchitecten: Yoran van Boheemen
Sweco: Rolien de Jong en Durk de Vries

In nauwe samenwerking met en in opdracht van de Provincie Noord-Holland.

# INHOUD


5 **1 INLEIDING**

8 **2 KARAKTER VAN HET GEBIED**

10 **3 DE HOLLANDSE WATERLINIES**

12 **4 DE STELLING VAN AMSTERDAM WEST**
12 4.1 Een stukje geschiedenis: Posten van Krayenhoff en de Haarlemmermeerpolder
14 4.2 Linielandschap
18 4.3 Kernkwaliteiten op hoofdlijnen

19 **5 DE STELLING VAN AMSTERDAM – WESTELIJKE DUINRAND EN DROOGMAKERIJ HAARLEMMERMEER**
19 5.1 Het landschap voor WOII
21 5.2 Het landschap van de Stelling – indeling in twee deelgebieden
23 5.3 Deelgebied Westelijke Duinrand
31 5.5 Ruimtelijke dynamiek na WOII
34 5.6 Kernkwaliteiten Westelijke Duinrand
35 5.7 Deelgebied Droogmakerij Haarlemmermeer
40 5.8 Ruimtelijke dynamiek na WOII
43 5.9 Kernkwaliteiten Droogmakerij Haarlemmermeer

45 **6 UITGANGSPUNTEN**
45 6.1 Algemeen
46 6.2 Schaalniveau 1 herkenbaarheid van de Hollandse Waterlinies als geheel
48 6.3 Schaalniveau 2 herkenbaarheid van de Hollandse Waterlinies in de Westelijke Duinrand en de droogmakerij Haarlemmermeer
51 6.4 Schaalniveau 3 ensembles en aandachtsgebieden
60 6.5 Schaalniveau van de losse elementen

61 **BRONNEN**


Legenda
BEGRENZING
grens Unesco Werelderfgoed 'Hollandse Waterlinies'
STRATEGISCH LANDSCHAP
hoofdweerstandslijn Stelling van Amsterdam
hoofdweerstandslijn Nieuwe Hollandse Waterlinie
acces
verboden kringen
(verdwenen) liniewal
opgehoogde hoofdweerstandslijn
(verdwenen) gedekte gemeenschapsweg
compartimentering inundatiekom Beemster
WATERMANAGEMENT
inundatiegebied
kanaal
gracht
rivier
inundatiesluis / hevel
damsluis
doorvaartbeschoeiing
MILITAIRE WERKEN
fort
(groeps)schuilplaats
kazemat
batterij / buskruitmagazijn

# 1 INLEIDING

De Hollandse Waterlinies zijn uniek én op een bijzondere manier verbonden aan het Nederlandse Landschap. Nederland heeft daarom in 2019 bij Unesco in Parijs het Nominatiedossier ingediend om de Hollandse Waterlinies op de werelderfgoedlijst te laten plaatsen vanwege de unieke waarden. De Hollandse Waterlinies worden gevormd door de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en de Stelling van Amsterdam (SvA).

De SvA is al sinds 1996 Werelderfgoed, de NHW is een uitbreiding van het Werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam. De voordracht tot inschrijving van de uitbreiding op de Werelderfgoedlijst is door UNESCO goedgekeurd in juli 2021. Samen vormen beide linies nu één Unesco Werelderfgoed: de Hollandse Waterlinies.

## Doel gebiedsanalyse

In het nominatiedossier zijn de unieke waarden (OUV; Outstanding Universal Value) van de Hollandse Waterlinies uitgewerkt in kernkwaliteiten. De Gebiedsanalyse Hollandse Waterlinies werkt die kernkwaliteiten van het Unesco Werelderfgoed verder uit. Dit heeft als doel de kernkwaliteiten duurzaam in stand te houden.

De uitwerking van de kernkwaliteiten vindt plaats per (samenhangend) deelgebied. De kernkwaliteiten worden toegespitst naar het deelgebied en geconcretiseerd (in woord en in beeld).

Bij ontwikkelingen binnen de begrenzing van het Unesco werelderfgoed moet met deze specifieke kernkwaliteiten rekening gehouden worden. Daartoe geeft de gebiedsanalyse, op basis van de specifieke kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies in het deelgebied, uitgangspunten voor ontwikkelingen.

Naast bescherming, benoemd de gebiedsanalyse ook kansen die de kernkwaliteiten kunnen versterken. De gebiedsanalyse maakt dus de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies in een deelgebied concreet om deze in stand te houden en zo mogelijk te versterken, en is een bouwsteen voor verdere visie en planvorming in het deelgebied.

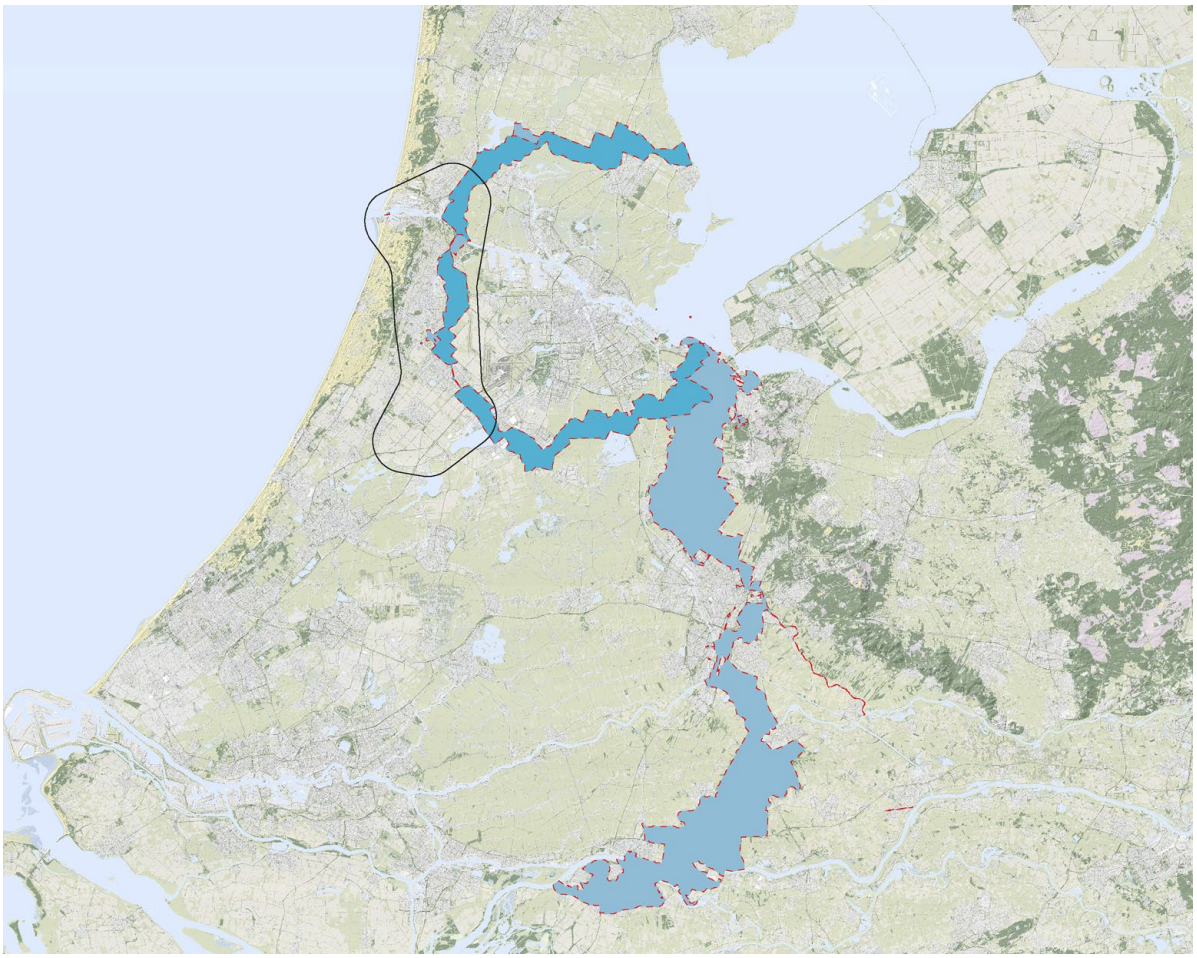
## Harmonisatie beleid ruimtelijke ontwikkeling in de Hollandse Waterlinies

Het Werelderfgoed ‘Hollandse Waterlinies’ loopt van de provincie Noord-Holland, via Utrecht, Gelderland, en een stukje Zuid-Holland, tot in Noord-Brabant. De linieprovincies zijn als siteholder verantwoordelijk voor het behoud en de bescherming van dit unieke erfgoed.

Om het erfgoed ook in de toekomst goed te kunnen beschermen wordt het ruimtelijk beleid voor het toekomstige Werelderfgoed in de provincies op elkaar afgestemd. Deze harmonisatie van het ruimtelijk

beleid maakt het mogelijk om ruimtelijke ontwikkelingen overal binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam op een zelfde manier af te wegen.

De Gebiedsanalyses zorgen voor deze harmonisatie door de kernkwaliteiten via dezelfde systematiek uit te werken en op basis daarvan uitgangspunten voor ontwikkeling te formuleren. Deze Gebiedsanalyse doet dat voor het deelgebied 'Stelling van Amsterdam West'[1].



*De begrenzing van het Unesco Werelderfgoed Hollandse Waterlinies en aanduiding van het deelgebied 'Stelling van Amsterdam West.*
*(NB. de begrenzing Unesco Werelderfgoed zal aan de zuidzijde van de Haarlemmermeerpolder rond de A4 nog wijzigen).*

## Systematiek en leeswijzer

De gebiedsanalyse 'Stelling van Amsterdam West' komt tot stand via de volgende stappen:

- Korte gebiedsbeschrijving: typeren van het huidig ruimtelijk karakter van het gebied Stelling van Amsterdam West.
- Systeem: beschrijving van hoe het systeem van de SvA is opgebouwd.
- Objecten en elementen: beschrijving van de verschillende objecten en elementen waaruit het systeem bestaat.
- Kernkwaliteiten: beschrijving en analyse van de bestaande kernkwaliteiten in het gebied op het niveau van de linie als geheel en de kernkwaliteiten op het niveau van twee deelgebieden in Amsterdam West. De Outstanding Universal Value (OUV) vormen de basis.
- Uitgangspunten voor ontwikkelingen: de samenhang tussen de kernkwaliteiten binnen het gebied en uitgangspunten bij ontwikkelingen.

1 De gebiedsanalyse richt zich op de cultuurhistorische waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en de Stelling van Amsterdam (SvA). Uiteraard zijn er in het gebied ook andere cultuurhistorische kwaliteiten, maar deze komen slechts zijdelings aan bod, dit geldt ook voor de landschappelijke kwaliteiten.

De stappen zijn als volgt uitgewerkt:

- **Hoofdstuk 1**, deze inleiding, legt uit wat de aanleiding en het doel van de Gebiedsanalyse Stelling van Amsterdam West is.
- **Hoofdstuk 2** is een typering van het huidige ruimtelijke karakter van Amsterdam West.
- **Hoofdstuk 3** legt uit hoe het verdedigingssysteem van de Hollandse Waterlinies werkt en wat de kenmerken en bijbehorende elementen van de Hollandse Waterlinies als geheel zijn.
- **Hoofdstuk 4** beschrijft vervolgens hoe de Stelling van Amsterdam in het landschap van Amsterdam West is ingepast en wat de belangrijkste kenmerken van de Stelling in Amsterdam West zijn.
- **Hoofdstuk 5** licht toe waarom er met twee deelgebieden wordt gewerkt, en analyseert de specifieke kenmerken en kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam West per deelgebied.
- **Hoofdstuk 6** geeft uitgangspunten en ruimtelijke principes aan die helderheid geven hoe er bij ontwikkelingen voor gezorgd kan worden dat de kernkwaliteiten duurzaam in stand worden gehouden, niet worden aangetast en hoe deze kunnen worden ingezet ter versterking van de waarde en kwaliteit van het gebied. Deze uitgangspunten worden beschreven op verschillende schaalniveaus: de Hollandse Waterlinies als geheel, het specifieke deelgebied, ensembles en aandachtsgebieden binnen het deelgebied, en voor de losse linie-elementen.




*Deelgebied 'Stelling van Amsterdam West met begrenzing Werelderfgoed (rood). (NB. de begrenzing Unesco Werelderfgoed zal aan de zuidzijde rond de A4 nog wijzigen).*

# 2 KARAKTER VAN HET GEBIED

‘Stelling van Amsterdam West’ ligt tussen de kustzone van de Noordzee en het stedelijke gebied van Amsterdam. Het gebied sluit vrijwel direct aan op de dichtbebouwde woonwijken van Heemskerk, Beverwijk, Velsen en Haarlem. Deze steden en dorpen liggen achter de duinen en zijn in de loop van de tijd steeds verder het binnenland opgeschoven richting de Stelling.

## Huidige situatie

Ten zuiden van Haarlem, in de Haarlemmermeer, ligt de Stelling midden tussen de woonwijken en bedrijventerreinen van Hoofddorp. Een flinke hoeveelheid infrastructuur doorsnijdt de ‘Stelling van Amsterdam West’ ; de snelwegen A9, A4 en A5, de spoorlijnen Amsterdam-Haarlem en Haarlem-Alkmaar en de Hogesnelheidslijn (HSL). En het Noordzeekanaal doorsnijdt de Stelling rondom Amsterdam en deelt deze op in twee stukken. Langzaam verkeer maak vooral gebruik van de dijken en polderwegen in het gebied.



*Zicht op de Geniedijk en bedrijventerrein bedrijventerreinen van Hoofddorp.*

## Landschappelijk karakter

Globaal bekeken zijn in de 'Stelling van Amsterdam-West' twee typen landschappen te onderscheiden; het landschap van de kust, met duinen, strandwallen en strandvlakten, en het landschap van de droogmakerij van de Haarlemmermeer.

Het kustlandschap van Noord- en Zuid Kennemerland, gaat in het binnenland over naar de droogmakerijen van de Wijkermeer en het IJ, en de nog vrij open veenpolderlandschappen bij Assendelft en Spaarnwoude. Dit is, vooral boven het Noordzeekanaal, een relatief rustige agrarische ruimte midden in de agglomeratie van Amsterdam. Onder het kanaal bestaat de ruimte uit met een mix van veenweiden en begroeide recreatieterreinen in de oorspronkelijke open IJpolders. De dichtbebouwde woonwijken tussen de Stelling en de kustzone worden grotendeels begrensd door de A9

De Haarlemmermeerpolder is een grote droogmakerij, helder begrensd door de ringvaart. Daarbinnen is de polder opgebouwd uit en rationele en regelmatige structuur van wegen en watergangen. De oorspronkelijke landbouwpolder is deels nog open en in agrarisch gebruik, vooral ten westen en zuiden van de Stelling. In de rest van het gebied overheerst het stedelijke karakter met woonwijken en bedrijvigheid. Aan de noordoost-zijde van de Stelling ligt de luchthaven Schiphol, dat vanwege de functie ook een zekere openheid geniet. De aanwezigheid van de luchthaven heeft er toe geleid dat er veel infrastructuur door de droogmakerij heen loopt.

De 'Stelling van Amsterdam West' valt duidelijk binnen de invloedsfeer van de Metropoolregio Amsterdam. Kenmerkend is de dynamische en verstedelijkte buitenzijde van de Stelling en het meer rustige en groene karakter aan de binnenzijde. De hoge dynamiek en de uitgebreid aanwezige infrastructuur, zorgen voor druk op de ruimte, welke ook als uitloopgebied een zeer belangrijke rol vervult voor de regio.

In dit landschap liggen belangrijke cultuurhistorische waarden die iets over de oorsprong en de ontwikkeling van het gebied vertellen. Een dynamische geschiedenis, waarin ook de Stelling van Amsterdam een bijzondere plek in neemt. De Stelling heeft bewust gebruik gemaakt van de landschappelijke kenmerken en maakt deze op haar manier leesbaar.



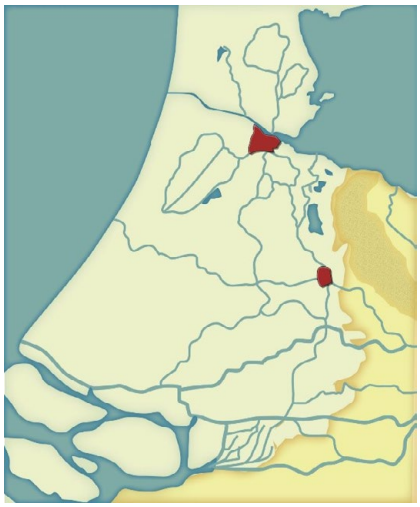
*Gebied boven Noordzeekanaalgebied (uit Landschapsplan of rond Spaarndam) bij Sint Aagtendijk (foto Hanno Lans).*

# 3 DE HOLLANDSE WATERLINIES

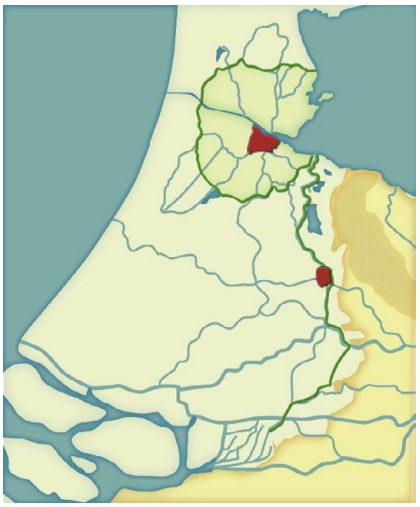
## Hollandse Waterlinies, hoe werkt het systeem

Zowel de Nieuwe Hollandse Waterlinie als de Stelling van Amsterdam zijn waterlinies. Het belangrijkste principe daarvan is onderwaterzetting (inundatie) van land, zodat de vijand het te verdedigen gebied niet kan doortrekken. Het water houdt de vijand letterlijk op afstand.

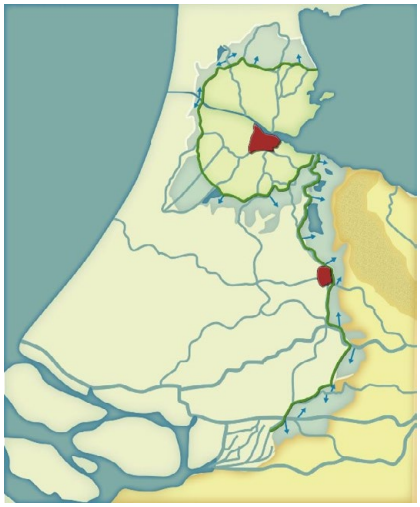
Een waterlinie heeft een 'veilig'binnengebied en een 'onveilig' gebied daarbuiten. Het onveilige gebied kon onder water worden gezet. Daartussen ligt een lijn (hoofdweerstandslijn of hoofd-verdedigingslijn) die vaak samenvalt met de grens tussen het wel en niet onder water te zetten gebied (inundatiekering). De hoofdweerstandslijn sluit het veilige gebied af. Op kwetsbare plekken, zoals bij doorgaande (water-)wegen en spoorlijnen werden verdedigingswerken (fort, batterij e.d.) gebouwd om zo de potentiële toegang te beveiligen met geschut, kanonnen en manschappen. Deze accessen waren vaak niet te inunderen. Het inundatiewater werd via een stelsel van sluizen in rivieren en kanalen aangevoerd.



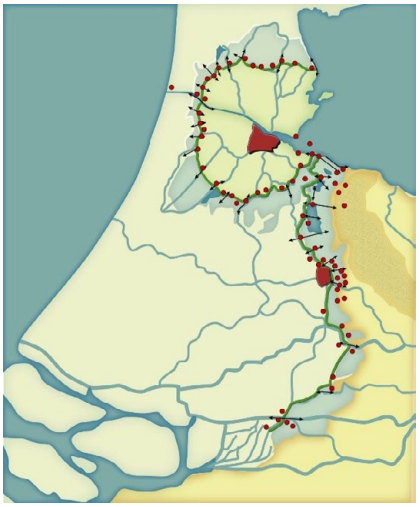
*Bestaande landschap en terreinkenmerken als basis.*



*Hoofdweerstandlijn als grens tussen 'veilig' binnengebied en een 'onveilig' buitengebied.*



*Stelsel van sluizen en watergangen voor inundatie van het 'onveilige' buitengebied.*



*Forten en batterijen op kwetsbare plekken en accessen.*


NATIONAAL REDUIT
VEILIG
ONVEILIG
VEILIG BINNEN ACHTER
DE NHW
ONVEILIG BUITEN DE SVA






STRATEGISCH
LANDSCHAP
Hoofdverdedigingslijn
• Inundatie • Verboden Kringen


WATERMANAGEMENT
Sluizen • Dijken • Kanalen


MILITAIRE WERKEN

# 4 DE STELLING VAN AMSTERDAM WEST

We zoomen nu in op het gebied 'Amsterdam West' dat onderdeel van de Stelling vormt. Dit hoofdstuk gaat in op hoe de Stelling hier in hoofdlijnen is opgebouwd en welke kenmerken en kernkwaliteiten het heeft. En het geeft een beeld van hoe de Stelling een plek heeft gekregen binnen de karakteristieken en mogelijkheden die het landschap bood.

## 4.1 Een stukje geschiedenis: Posten van Krayenhoff en de Haarlemmermeerpolder

De Stelling van Amsterdam werd aan het eind van de 19e eeuw aangelegd. Amsterdam maakte al ruim daarvoor gebruik van versterkte steden en punten in het omliggende gebied voor haar eigen bescherming, zoals Haarlem, Amstelveen of Abcoude. Ook werden de stad en de omliggende landbouwgronden die waardevol waren voor de voedselproductie in tijden van beleg, beschermd door de Oude Hollandse Waterlinie. In het begin van de 19e eeuw is deze linie meer naar het oosten verlegd; de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Daarnaast was er de verdedigingslinie de 'Posten van Krayenhoff'. Deze posten zijn vanaf 1799 – in opdracht van generaal Krayenhoff-, in een cirkel rondom Amsterdam aangelegd met als doel de stad te kunnen verdedigen tegen de Engelsen. Oorlogsdreiging en de doorgaande ontwikkeling van wapens, voornamelijk geschut, leidden tot het besluit de verdediging van Amsterdam steviger neer te zetten en de Stelling van Amsterdam aan te leggen. Posities van de forten en batterijen van de Posten van Krayenhoff werden daarbij vooral in het westfront hergebruikt, omdat de verdedigingslinie hier vanwege de hoger liggende kustzone niet verder naar buiten geschoven kon worden. In de Stelling van Amsterdam West waren dat onder meer de posten bij Spaarndam, langs de Liede bij Haarlem en forten langs de ringdijk van de Haarlemmermeerpolder en de Linie van Beverwijk.




*De Posten van Krayenhoff in 'Amsterdam West' rond 1840 (bron: geoapps.noord-holland.nl).*

In Amsterdam West was er nog een belangrijke reden tot de aanleg van de Stelling. In 1840 was men begonnen met het drooglegging van de Haarlemmermeerpolder: de 'Waterwolf' die stad en ommeland bedreigde. In 1852 was deze drooggelegd. Om te voorkomen dat de mogelijke vijanden hierdoor makkelijker toegang hadden tot het veilige gebied, zijn tussen 1843 en 1852 de forten Aan de Liede, Aan de Nieuwe Meer en bij Cruquius aangelegd. Daarnaast zijn tussen 1865 en 1872 het IJ en de Wijkermeer drooggelegd, samen met de aanleg van het Noordzeekanaal, een nieuwe, beter bevaarbare en kortere toegang naar de havens van Amsterdam. Daarmee ging de natuurlijke barrière dat het open water aan de west- en noordflank vormde, verloren en werden mogelijke vijanden nieuwe toegangen verschaft naar het hart van Amsterdam.




*De Haarlemmermeerpolder en het IJ rond 1840 (bron: topotijdreis).*



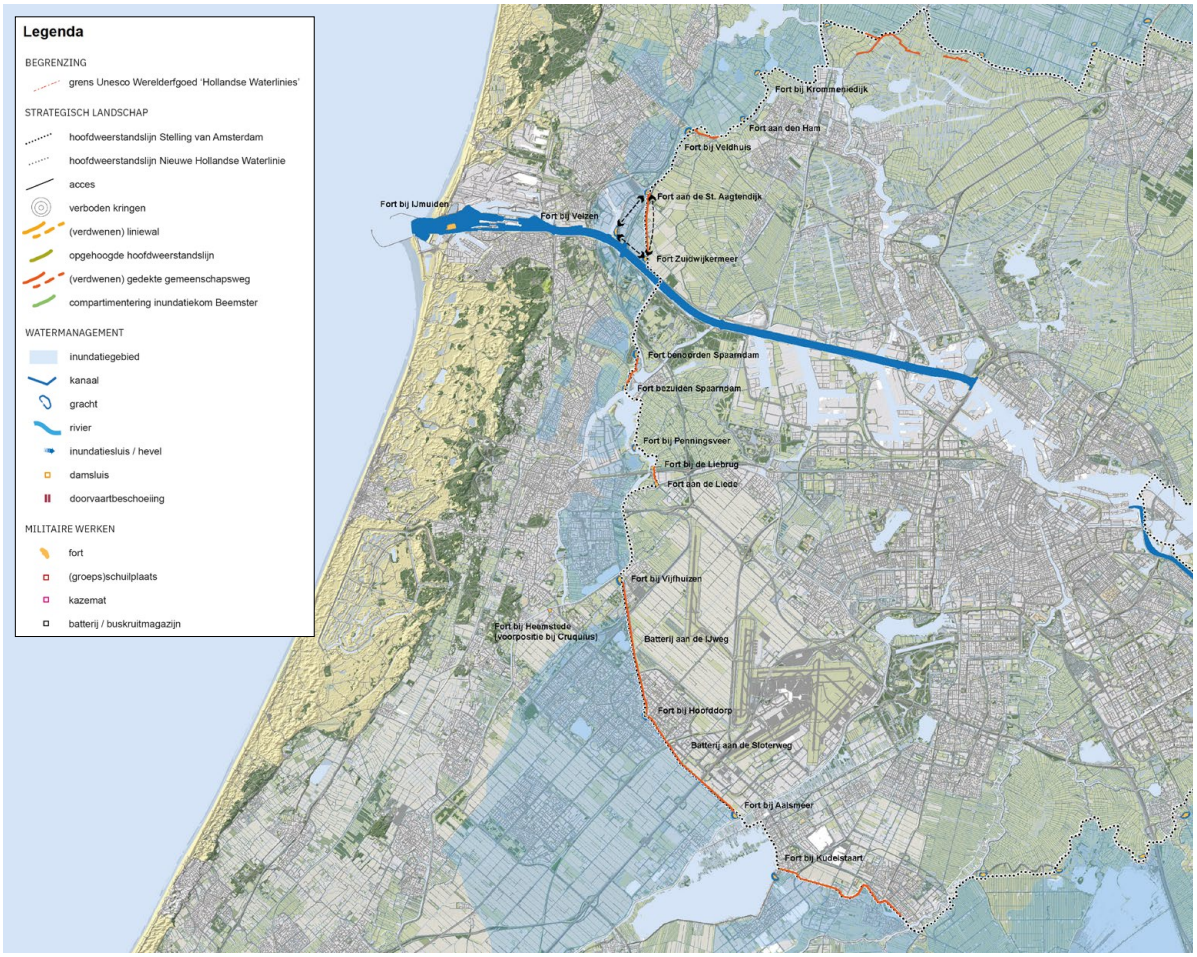

*De Haarlemmermeermeerpolder en het IJ rond 1860 (bron: topotijdreis).*




*De Haarlemmermeerpolder en het Noordzeekanaal rond 1880 (bron: topotijdreis).*

## 4.2 Linielandschap

De ligging van de hoofdverdedigingslijn en het bijbehorende linielandschap werden bepaald door twee factoren. Ten eerste moest de linie voldoende afstand houden tot Amsterdam (ca. 15-20 km vanuit het centrum van Amsterdam), in verband met vijandelijk geschut en wilde men voldoende landbouwgrond binnen de verdedigingsring opnemen.




*Smalle inundatievelden langs de kust, ruim inundatieveld in de Haarlemmermeerpolder & afwisselend uit oorspronkelijke dijken en speciaal aangelegde liniewallen samengestelde hoofdweerstandslijn.*

Ten tweede moesten er mogelijkheden zijn voor inundatie. Ten westen van Amsterdam lag de kustzone (strandwal- en strandvlaktelandschap). De gronden lagen te hoog voor inundatie, waardoor de Stelling iets moest worden teruggelegd om een voldoende breed inundatiegebied te kunnen waarborgen en toch ook geschut op afstand te houden. De verdedigingszone is daardoor relatief smal. De hoogtelijn van het gemiddeld zeeniveau (o m NAP) aan de westzijde en de ringdijk van de Haarlemmermeerpolder vormden de buitengrens van de Stelling. Vanwege de smalle inundatievelden en de vele verbindingen (accessen) die de hoofdverdedigingslijn doorsnijden, liggen er naar verhouding veel militaire werken (forten, geschut en batterijen) langs dit deel van de Stelling van Amsterdam. Dat wordt vooral goed zichtbaar langs de Liede bij Haarlem met meerdere belangrijke accessen naar Amsterdam.

De Stelling loopt in het zuiden dwars door de diep liggende droogmakerij van het Haarlemmermeer, een heel ander landschap. In de Haarlemmermeerpolder ligt juist één van de meest omvangrijke inundatiekommen.

**Hoofdweerstandslijn**

De hoofdweerstandslijn is samengesteld uit bestaande (oorspronkelijk) waterkerende dijken en speciaal voor de Stelling aangelegde liniewallen. De dijken en liniewallen zijn nog aanwezig. Het onderscheid tussen beide is ook herkenbaar. De liniewallen zijn strak en recht en doorsnijden het landschap. De waterkerende dijken begrenzen gebieden of scheiden water en land, waarbij het tracé een kronkelend of bochtig verloop heeft. Bij het brede acces van het Noordzeekanaal en bij het Spaarne wordt de hoofdweerstandlijn onderbroken en het is verloop ervan lastig waar te nemen.

**Dubbele dijken, één weerstandslijn**
Vanaf Fort Veldhuis lopen twee dijken vrijwel parallel naar het zuiden tot aan het Noordzeekanaal. De St. Aagtendijk in het westen en de Assendelverzeedijk ten oosten daarvan. Lang is gedacht dat dit samen met de forten Veldhuis, St. Aagtendijk, Velsen en Zuidwijkermeer een dubbele weerstandslijn vormde. Deze zou anticiperend op de smalle inundatievelden.

Uit defensief en strategisch oogpunt was niet wenselijk om de weerstandslijn op de Assendelver Zeedijk te dicht bij Amsterdam te leggen. Daarom werd bij Fort St. Aagtendijk een liniedijk dwars door de Wijkermeerpolder aangelegd, de Vuurlinie, die fungeerde als hoofdweerstandslijn. De daar achter liggende Assendelver Zeedijk leek daarmee te fungeren als tweede 'reserve' linie. Recentelijk is echter vastgesteld dat de Assendelver Zeedijk niet als weerstandslijn kan worden bestempeld. De dijk fungeerde wel als militaire transport route en er werden enkele kruitmagazijnen langs gebouwd[2].

**Acces Noordzeekanaal**
Het Noordzeekanaal vormde over water, en via de kades ook over land, een belangrijk acces door de Stelling. Dit vroeg om extra verdediging met onder meer het vooruitgeschoven Kustfort bij IJmuiden, Fort bij Velsen, eveneens een vooruitgeschoven post en het Fort Zuidwijkermeer aan de hoofdweerstandslijn. Omdat het Fort bij de St. Aagtendijk, de forten bij Velsen en Zuidwijkermeer flankeert, ontstaat een 'driehoek' en wordt de verdediging verder verstevigd. Het Noordzeekanaal was daarnaast ook strategisch belangrijk voor de aanvoer van water voor het stellen van de smalle inundatiekommen. Temeer een reden om de verdediging daar stevig neer te zetten.



*Acces Noordzeekanaal bij Fort Velsen (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

**Geniedijk Haarlemmermeerpolder**
Zeer opvallend in Amsterdam-West is de 10,5 km lange liniewal door de Haarlemmermeerpolder; de Geniedijk. De kunstmatige hoofdweerstandslijn ligt los van het polderstramien en vormt daarmee een scherp contrast. Door de (nabije) afstanden en eenduidigheid in het vertoon van forten en batterijen langs de hoofdweerstandslijn, is er een hoge onderlinge samenhang. Ondanks dat de Geniedijk op een reguliere dijk lijkt, is het voor vele passanten van de coupure met markante brug bij de A4[3] een herkenbaar symbool van de Stelling van Amsterdam.

**Linielandschap na WOII**
De (ruimtelijke) samenhang van de Stelling van Amsterdam in het gebied komt voort uit de toepassing van eenduidige militair-strategische doelen en verankering in de wetgeving (zoals de Vestingwet, Kringenwet, Inundatiewet). De Vestingwet en de Kringenwet, ter bescherming van het functioneren van de verdedigingslinie, zijn na de Tweede Wereldoorlog buiten werking gesteld en vervangen door een diversiteit

2 De Assendelver Zeedijk valt buiten het Werelderfgoed gebied. De daaraan grenzende kruitmagazijnen zijn daarentegen wel beschermd.
3 Op de locatie van de voormalige damsluis in de Slotertocht.

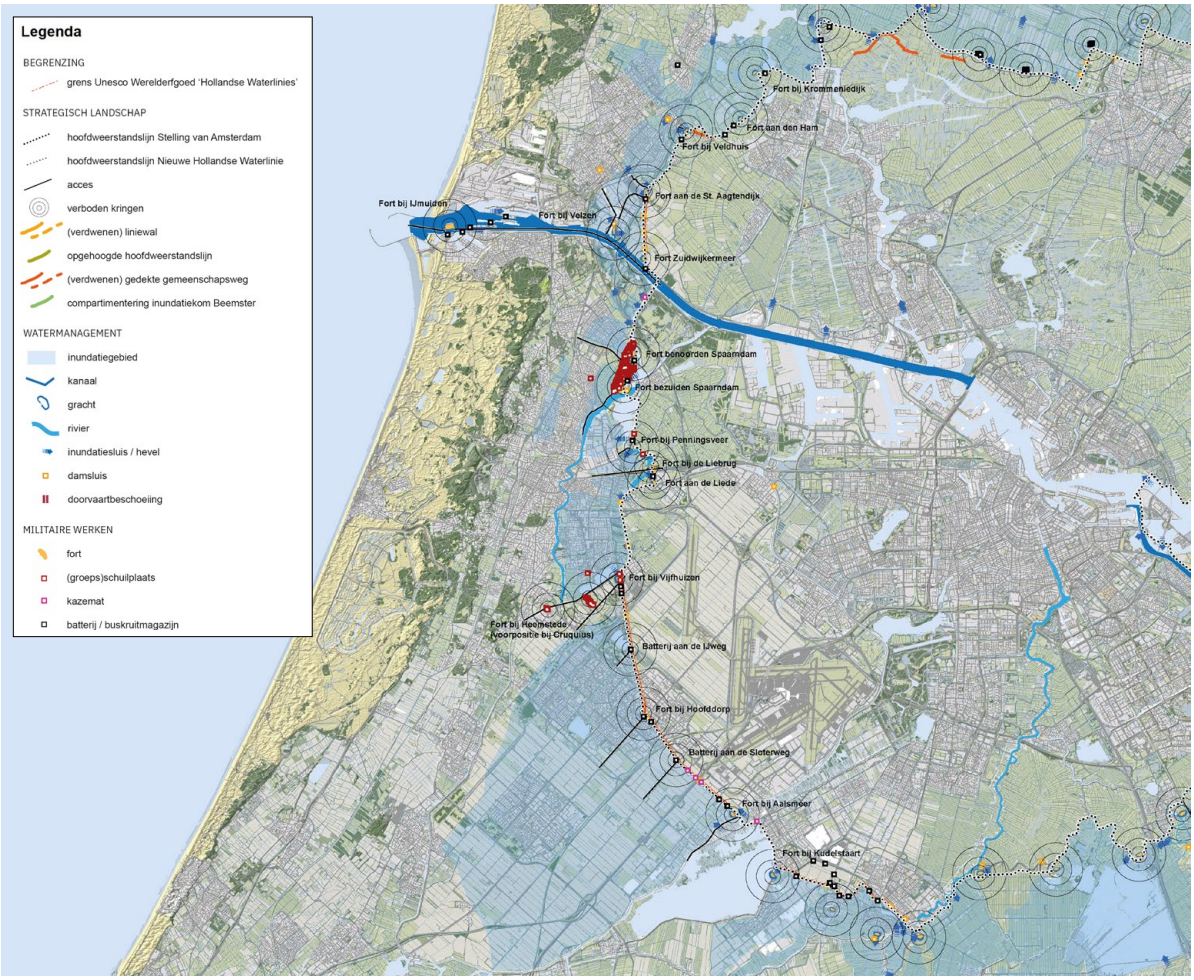
aan ruimteclaims en beschermingsregimes. Maar de grote ruimtelijke beperkingen waren echter niet langer van kracht. Vooral aan de onveilige zijde tussen de Stelling en de kust rukte de bebouwing van Heemskerk, Beverwijk, Velsen en Haarlem op, de oorspronkelijke inundatiegebieden in. De A9 doorsnijdt tussen Heemskerk en Spaarndam de hoofdweerstandslijn en de inundatiegebieden. De snelweg vormt nu het grensgebied tussen de bebouwing en de nog resterende ruimte tot de hoofdweerstandslijn. Achter de hoofdweerstandlijn, aan de veilige zijde, is het gebied grotendeels open, behoudens de grote groene uitloopgebieden van recreatiegebied Spaarnwoude. Haarlem is bij de Liede en de Ringdijk van de Haarlemmermeerpolder, bijna tot aan de hoofdweerstandslijn, doorgegroeid. De ruimte rondom de hoofdweerstandslijn door de Haarlemmermeerpolder is zowel aan de onveilige als de veilige zijde van de Stelling geheel verdicht met woongebieden bedrijventerreinen en recreatiegebieden.




*Verstedelijking en infrastructuur in de Stelling van Amsterdam West rond 1950 (bron: topotijdreis).*




*Verstedelijking en infrastructuur in de Stelling van Amsterdam West rond 2020 (bron: topotijdreis).*




*De Stelling van Amsterdam: actueel overzicht strategisch landschap, watermanagement en militaire werken binnen 'Amsterdam West'.*

## 4.3 Kernkwaliteiten op hoofdlijnen

De kernkwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie voor Stelling van Amsterdam West zijn overgenomen uit het Nominatiedossier Hollandse Waterlinies uit 2019 (2.A.2 Landschappelijk karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). De kernkwaliteiten staan daarin onder Westelijke Duinrand en Droogmakerij Haarlemmermeer.

Strategisch Landschap:

- De hoofdweerstandslijn is grotendeels herkenbaar.
- De doorlopende hoofdverdedigingslijn in de Haarlemmermeerpolder is grotendeels omgeven door stedelijk gebied, wel herkenbaar dankzij de duidelijke expressie van de lijn (Geniedijk).
- De binnen en buitenzijden zijn hier omgekeerd: De stad ligt in het onveilige gebied en binnen de Stelling ligt het open landschap.
- Sterk verstedelijkt gebied in de Haarlemmermeerpolder, waardoor er geen herkenbare binnen- en buitenzijde is.
- Forten hebben een bijzondere relatie met accessen.

Watermanagement:

- Het oorspronkelijke inundatiegebied is ten noorden van het IJ aan de westzijde bebouwd geraakt, de stad en snelweg vormen aan de westzijde een harde grens.
- De noordoost zijde van de inundatievlakte is duidelijk begrensd door liniewal (vuurlinie).
- Ten zuiden van het IJ wordt het inundatiegebied deels gevormd door open water.
- Inundatiegebied in de Haarlemmermeerpolder is grotendeels bebouwd. Het oorspronkelijke inundatiegebied is wel duidelijk herkenbaar begrensd door ringdijk/vaart van de Haarlemmermeerpolder.

Militaire werken:

- Veelheid aan Militaire werken, deels zichtrelaties nog aanwezig, onderlinge zichtrelaties tussen fortendriehoek ten noorden van het Noordzeekanaal aangetaste en verboden kringen niet meer open.
- Fort aan de St. Aagtendijk en Fort bij Velsen zijn door verstedelijking geïsoleerd komen te liggen.
- Forten gekoppeld aan de hoofdverdedigingslijn (kralensnoer), zichtrelaties tussen de forten verdwenen, wel relatie via de Geniedijk (hoofdverdedigingslijn).

De kernkwaliteiten voor Stelling van Amsterdam West worden in het volgende hoofdstuk uitgewerkt en aangescherpt voor de twee deelgebieden Westelijke Duinrand en Droogmakerij Haarlemmermeer.

# 5 DE STELLING VAN AMSTERDAM – WESTELIJKE DUINRAND EN DROOGMAKERIJ HAARLEMMERMEER

Dit hoofdstuk gaat in op de specifieke kenmerken en kernkwaliteiten van het gebied Stelling van Amsterdam West. Dat wordt uitgewerkt in twee gebieden; de Westelijke Duinrand en Droogmakerij Haarlemmermeer. De verschillende landschappelijke eigenschappen van beide hebben geleid tot een daarop toegesneden uitwerking van het verdedigingssysteem. De Stelling heeft daardoor in de westelijke Duinrand een andere vorm gekregen dan in de Haarlemmermeerpolder.

Bij de uitwerking van de kernkwaliteiten volgen we de drie hoofdkenmerken die uitdrukking geven aan de Outstanding Universal Value (OUV) voor de Hollandse Waterlinies: het strategisch landschap; hoe is gebruik gemaakt van het landschap en hoe zijn de linies daarin gelegd, het watermanagement; op welke manier werd het gebied vervolgens onder water gezet, en militaire werken; wat voor versterkingen zijn toegevoegd aan de waterhindernis om de vijand tegen te houden.

## 5.1 Het landschap voor WOII

Binnen de begrenzing van de Stelling van Amsterdam West zijn verschillende typen landschap aanwezig: het veenpolderlandschap en de droogmakerijlandschappen van de IJpolders en de Haarlemmermeerpolder. Aan de westzijde gaat het gebied over in het strandwallen en -vlaktelandschap van Noord- en Zuid-Kennemerland.

**Oer-IJ**

Het veenpolderlandschap en de IJpolders zijn sterk verbonden met het Oer-IJ. Het Oer-IJ is een aftakking van de Rijn die in het verleden uitmondde bij Castricum. Het oorspronkelijke verloop hiervan is onder meer terug te zien in de Noordelijke- en Zuidelijke IJ-en Zeedijken. Het Oer-IJ stroomde vanuit het westen langs Amsterdam richting Spaarnwoude om vervolgens naar het noorden af te buigen, dicht langs het hoger liggende strandwallen en -vlaktelandschap, en in zee uit te stromen bij Castricum. De monding van het Oer-IJ slibde rond het jaar 0 langzaam dicht en er ontstonden binnenmeren, het IJ en het Wijkermeer, die vanaf toen beïnvloed werden vanuit de Zuiderzee.

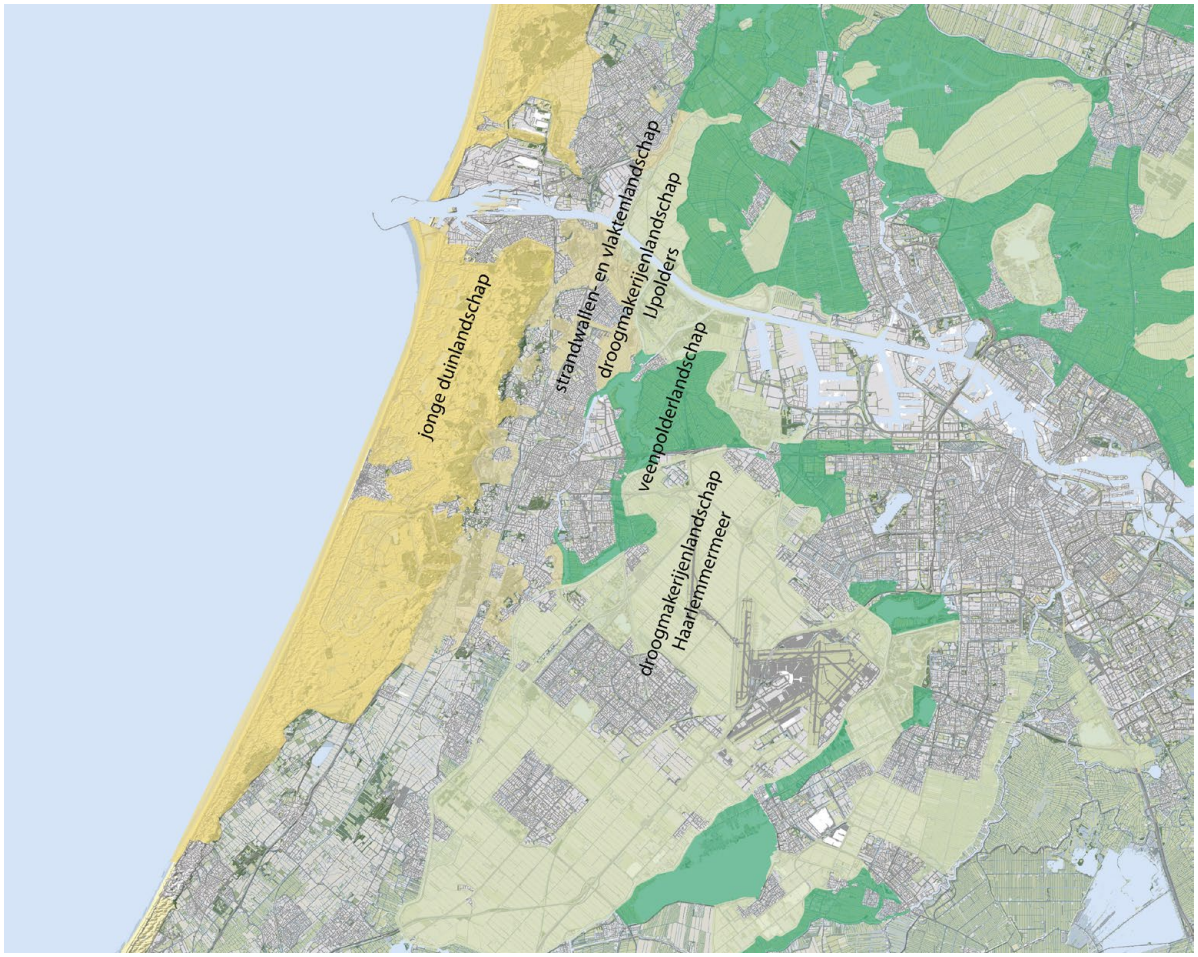
**Veenpolderlandschap**

Door het afnemen van de dynamiek van de zee en de stroming van het Oer-IJ, kon op de afgezette klei en zandgronden van het estuarium veen groeien, aansluitend op de omliggende uitgestrekte veengebieden. De veenkussens ten westen en zuiden van het IJ waterden af via veenrivieren zoals de Schermer en de Bamestra en het Spaarne. Vanaf de Middeleeuwen werd het veen ten behoeve van landbouwgronden ontgonnen. Als eerste vanaf de binnenduinrand. De verkavelingsstructuur was afwisselend blokvormig en langgerekt. Daarna werden de ontginningen op meer planmatige wijze uitgevoerd beginnende vanuit de veenrivieren en randen van het IJ en de Wijkermeer. Loodrecht hierop

ontstonden langgerekte verkavelingsstructuren. De ontginningen trokken vervolgens steeds dieper de veengebieden in. Het veen op de hogere randen van het strandwallen en -vlaktelandschap en het voormalige estuarium vormden een dunne laag die door oxidatie en afkalving inmiddels verdwenen is. De langgerekte verkavelingsstructuren zijn grotendeels nog steeds aanwezig.

Door de ontwatering voor de landbouw klonk het veen in en daalde de bodem. In combinatie met de stijging van de zeespiegel is ter bescherming van de landbouwgronden het steeds groter groeiende IJ en de Wijkermeer bedijkt. Langs het IJ en het Wijkermeer zijn hoge zeedijken aangelegd: de Noordelijke IJ-en Zeedijk aan de noordzijde, de Sint Aagtendijk aan de Westzijde en de Zuidelijke IJ- en Zeedijken aan zuidzijde[4].
De omliggende veenrivieren moesten ook bedijkt worden vanwege de bodemdaling. Bij de monding op het IJ werden dammen en later sluizen aangelegd in de zeedijk om het water bij eb te kunnen spuien, zoals bij Spaarndam, en bij Busch en Dam, de verbinding tussen het Alkmaarder Meer en het IJ. Deze werd later naar het zuiden verschoven en heet de Nieuwe Dijk. Achter de zeedijken zijn tevens polderkades en -dijken aangebracht als peilscheiding tussen hoger en lager gelegen gebieden.

Het Spaarne en De Liede, de veenrivieren die het water afvoerden vanuit het zuiden, kwamen steeds meer onder invloed van de wind. Door de golfslag kalfde veel van de veengrond af. Bedijking moest het water buiten houden, maar dat lukte niet altijd. In combinatie met turfwinning groeiden de meren en veenrivieren hier vanaf de 15e eeuw steeds verder uit tot het Leidse Meer, het Haarlemmermeer en het Spieringmeer. Samen groeiden deze meren uit tot het uiteindelijke grote Haarlemmermeer. De enorme watervlakte werd slechts met een dam bij Halfweg van het zeewater in het IJ gescheiden. De Spaarndammerdijk bleef behouden, maar de landverbinding tussen Amsterdam en Haarlem was ook in het water verdwenen.
De twee steden besloten in 1631 daarom een trekvaart aan te leggen, de eerste in Nederland. In 1839 werd langs hetzelfde traject een spoorlijn aangelegd.




*In Stelling van Amsterdam West aanwezige Landschapstypen.*

4 Aan de dijk lagen op diverse plekken buitendijkse landen, zoals 'De Buitenlanden', 'Buitenhuizen' en 'Hofambacht Buiten en Binnen' die ook bedijkt werden en een functie hadden de kracht van het water te breken.

**Droogmakerijlandschap Haarlemmermeer**
De omvang van het Haarlemmermeer en het steeds krachtiger wordende water vormden ondanks de steeds aangepaste en versterkte dijken een bedreiging voor de aanliggende dorpen en voor de steden Amsterdam en Haarlem. Het meer was echter te groot om te worden beteugeld en drooggelegd met windmolens, zoals de grote meren Schermer en Purmer. Tot aan de uitvinding van het stoomgemaal. Met het stoomgemaal ontstond voldoende capaciteit om het Haarlemmermeer droog te leggen. Er werd een ringdijk met- vaart aangelegd waarbij deels ook land mee werd ingedijkt (druiplanden). In 1852 waren de gemalen Leeghwater, Lynden en Cruquius klaar met het leegpompen van het meer en kon de inrichting van de polder beginnen.

De polder is destijds ontwikkeld tot een gebied met een sobere en zeer pragmatische opzet en verkavelingsstructuur. De Hoofdvaart ligt centraal in het gebied. Dwars daarop ligt de Kruisvaart. Van daaruit zijn regelmatige blokken van tochten en wegen uitgezet waarbinnen het slotenpatroon vrijwel recht tot aan de ringdijk doorlopen. Aan de randen van de ringdijk, vooral op de hoger liggende druiplanden bij de aansluiting op het oude land, ontwikkeld zich bewoning. Ook op het kruispunt van de Hoofdvaart en Kruisvaart is Hoofddorp ontwikkeld en ten zuiden daarvan Nieuw Vennep bij de kruising van de Hoofdvaart met de Vennepertocht. Bij de aanleg zijn tevens een aantal torenforten langs de Haarlemmer Ringvaart mee-ontworpen voor het verdedigen van de zuidwestflank van Amsterdam: Fort aan de Liede, Fort bij Heemstede[5], Fort aan het Nieuwe Meer en Fort aan het Schiphol (bij het latere Amsterdamse Bos). Deze torenforten zijn echter niet allemaal afgebouwd.

**Droogmakerijlandschap IJpolders**
Met de aanleg van het Noordzeekanaal (1865-1876) werden de Wijkermeer en het IJ drooggelegd en ingericht als landbouwpolders. Omdat de waterverbindingen met het achterland in stand moesten worden gehouden voor de afwatering en scheepvaart, zijn zijkanalen aangelegd die zorgen voor afzonderlijke polders, allemaal omgeven door dijken. In de Stelling van Amsterdam West gaat het onder meer om de Noord Wijkermeerpolder, de Zuid Wijkermeerpolder, de Noord Spaarndammerpolder, de Zuid Spaarndammerpolder en de Houtrakpolder. Deze droogmakerijen kregen een rationele verkavelingsstructuur, haaks op het Noordzeekanaal. Zijkanaal A werd aangesloten op 'De Pijp' de vaarweg van de Wijkermeer naar de haven van Beverwijk. Zijkanaal B werd samen met Zijkanaal C aangesloten op het Spaarne bij Spaarndam. Het Noordzeekanaal werd tussen Beverwijk en Velsen doorgetrokken naar de kust, en door de duinen heen gegraven. Bij de zeesluis ontwikkelde zich IJmuiden. De sluizen en ook het Noordzeekanaal zijn vrij snel na aanleg uitgebreid en verbreed vanwege de steeds grotere schepen en toenemende drukte. Het Fort bij IJmuiden bijvoorbeeld, is vanaf 1929 een eiland omdat het kanaal aan de noordzijde verbreed werd.

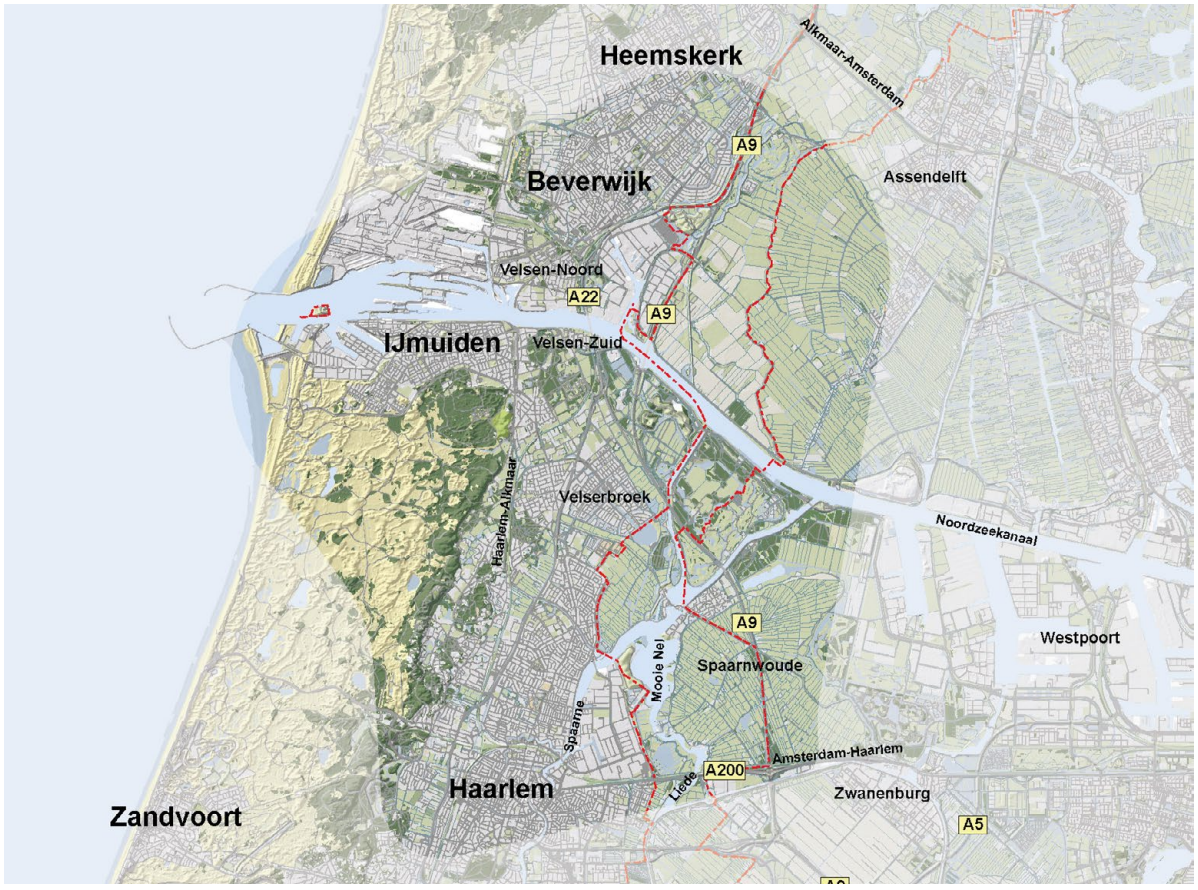
## 5.2 Het landschap van de Stelling – indeling in twee deelgebieden

Op basis van het landschap, het verdedigingssysteem en de aanwezige dynamiek geeft het nominatiedossier een onderverdeling in deelgebieden. In de Stelling van Amsterdam West zijn dat de Westelijke Duinrand en Droogmakerij Haarlemmermeer. In de Westelijke Duinrand is de Stelling sterk gekoppeld aan het landschap van het Oer-IJ met de dijken, de IJpolders en het Noordzeekanaal, en aan het veenpolderlandschap langs de veenrivieren Spaarne en Liede bij Haarlem. De Haarlemmermeerpolder wordt gekenmerkt door het drooggelegde gebied met ringdijk en een totaalontwerp met een rationele structuur van ontwatering en ontsluiting. De kernkwaliteiten werken we daarom uit in de volgende twee deelgebieden: Westelijke Duinrand en Droogmakerij Haarlemmermeer.

5 Fort bij Heemstede is ook wel bekend als Fort bij de Cruquius.




*Indeling deelgebieden, Noord: Westelijke Duinrand, Zuid: Droogmakerij Haarlemmermeer (NB. de begrenzing Unesco Werelderfgoed zal aan de zuidzijde rond de A4 nog wijzigen).*




*Stelling van Amsterdam in Amsterdam West – Westelijke Duinrand en begrenzing Werelderfgoed (rood).*

## 5.3 Deelgebied Westelijke Duinrand

**Strategisch landschap**

De hoofdweerstandslijn bestaat uit aanwezige dijken die vanaf de middeleeuwen zijn opgeworpen om het water te keren, en speciaal voor de stelling aangelegde liniewallen. De dijken en liniewallen vormen de begrenzing van het door de Stelling beschermde land, de veilige zijde. De hoofdweerstandslijn heeft daarom een sterk samengesteld karakter. Het bestaat uit de St Aagtendijk, de oude zeedijk van het Wijkermeer, de Liniewal Aagtendijk - Zuidwijkermeer dwars door de Wijkermeerpolder, de noordelijke dijk van het Noordzeekanaal, de ringdijk van de Zuid Spaarndammerpolder langs zijkanaal B, en de veendijken langs het Spaarne en de Liede.

De Liniewal Aagtendijk - Zuidwijkermeer tussen de forten St. Aagtendijk en Zuidwijkermeer staat ook wel bekend als de Vuurlinie. De wal vormde een belangrijk onderdeel van de hoofdweerstandslijn en is met een lengte van 2,5 kilometer, dwars over het wegen en slotenpatroon van de Wijkermeerpolder gelegd. De liniewal had twee functies. Als waterkering hield deze het oostelijk deel van de Wijkermeer droog bij inundatie en als verdedigingslijn voorzag de wal in opstelplaatsen voor verrijdbaar geschut en maakte het veilig transport van troepen en materieel achter de wal mogelijk. Bij Spaarndam ligt ook een liniewal. Aangezien de mogelijkheden voor inundatie in het gebied rondom Spaarndam zeer gering waren, diende de verdediging van de sluis in het dorp versterkt te worden. Het leger legde daarom een extra zware wal aan ten westen van Spaarndam. Ook tussen Fort aan de Liebrug en Fort aan de Liede is een liniewal aangelegd voor een directe verbinding tussen beide forten en ten behoeve van een breder inundatieveld.

De dijken zijn als element goed herkenbaar, en vanwege de forten, grachten en andere werken herkenbaar als verdedigingslijn van de Stelling. Ter hoogte van het Noordzeekanaal is er geen duidelijke lijn of visuele verbinding herkenbaar, evenals ten zuiden van Spaarndam, waar de hoofdweerstandslijn verspringt naar de oostkade van de Liede.

Het linielandschap is over het algemeen smal en ingenomen door de in de inundatievelden opgerukte bebouwing en stadsrandactiviteiten uit het westen. Het inundatiegebied was van oorsprong al smal vanwege de beperkte ruimte tussen de hoofdweerstandslijn en de hogere gronden van het strandwallen- en vlaktelandschap dat reikte tot ongeveer de 0 m NAP-lijn. De tussenliggende polders en droogmakerijen werden gebruikt als inundatiekommen. Daarbij kon gebruik gemaakt worden van de dijken en kades als komkeringen. Bij Fort bij Veldhuis werd een extra inundatiekering richting Heemskerk aangelegd, op het traject van de Zuidermaatweg. Zo kon ten noorden en ten zuiden van fort bij Heemskerk het inundatiewater op de juiste hoogte gesteld worden om de vijand de doortocht te belemmeren.

Accessen doorsnijden de hoofdweerstandslijn en vormen een toegang door de linie naar het veilige gebied. Accessen vroegen extra aandacht op het gebied van verdediging. In de Westelijke Duinrand is een duidelijke relatie tussen accessen en de hoofdweerstandslijn zichtbaar. De accessen liggen voornamelijk in oost-west richting. Op de knooppunten met de hoofdweerstandslijn zijn forten en batterijen gesitueerd.

In het noordelijke deel van de Westelijke Duinrand zijn de twee accessen: de Communicatieweg met de inundatiekering van de Zuidermaatweg bij Fort bij Veldhuis, en, bij Fort aan de St. Aagtendijk de samenkomst van de ringdijk van de Zuidwijkermeer (huidige N246) en de St. Aagtendijk zelf.

Het Noordzeekanaal vormt een belangrijk acces dat helemaal doorloopt tot aan Amsterdam. Aan het kanaal zijn meerdere forten gelegen; het Kustfort bij IJmuiden, Fort bij Velsen en Fort Zuidwijkermeer. Fort bij Velsen verdedigd ook te toegang vanaf Beverwijk via het kanaal ‘De Pijp’.

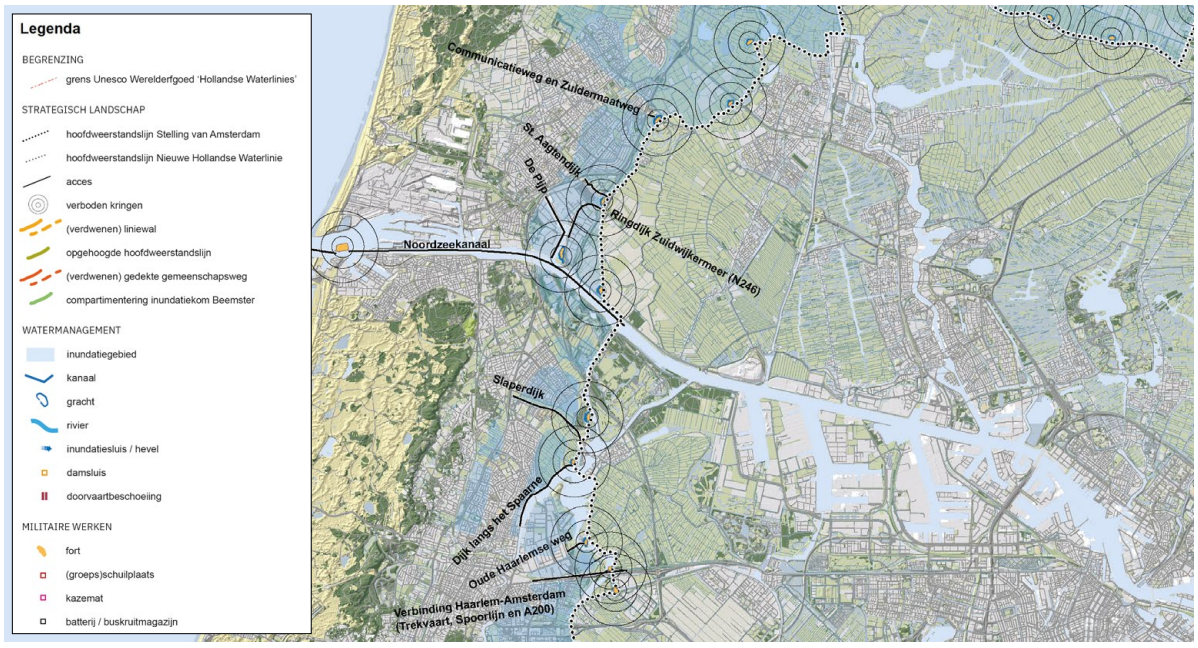
Ten zuiden van het Noordzeekanaal kwamen verschillende accessen samen bij Spaarndam. Het gaat voornamelijk om de Slaperdijk (onderdeel van de Zuider IJ- en Zeedijk die doorloopt tot Amsterdam), maar ook om de dijken en het vaarwater van Zijkanaal B en het Spaarne. De hoofdweerstandslijn langs de Liede (de Lagedijk en de Liedeweg) wordt doorsneden door de accessen van de Oude Haarlemse weg bij Fort bij Penningsveer, en de zeer belangrijke verbinding tussen Haarlem en Amsterdam, met trekvaart, weg (A200) en spoor, bewaakt met twee forten (Fort bij de Liebrug en -aan de Liede).



*Acces trekvaart Haarlem-Amsterdam, provinciale weg en spoorlijn bij Fort aan de Liebrug (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

Verboden kringen rondom forten en batterijen waren bedoeld om een vrij waarnemings- en schootsveld te waarborgen en de vijand geen gelegenheid tot dekking te geven. De openheid van de verboden kringen is rond veel forten en batterijen verdwenen of er is een smalle strook over gebleven. Alleen de verboden kring rond het Kustfort bij IJmuiden is nog open met ruim zicht op de omgeving. Nog redelijk open zijn de kringen rond Fort bezuiden Spaarndam en Fort Zuiderwijkermeer. Voor dit fort ligt de houten kringwetboerderij 'De Eersteling' die in geval van oorlogsdreiging direct uit het schootsveld kon worden verwijderd. Rond de twee forten aan de Liede is de ruimte wel verdicht, maar door het brede water van de Liede en de Mooie Nel en de aanliggende groengebieden, is de functie van de kring nog wel voor te stellen.

Het oorspronkelijke strategische landschap voorzag in openheid aan de onveilige zijde. Over het algemeen is de veilige zijde, binnen de ring van de hoofdweerstandslijn om Amsterdam, meer verstedelijkt en verdicht dan de onveilige zijde buiten de ring. In het gebied van de Westelijke Duinrand heeft dat zich juist andersom ontwikkeld. De onveilige zijde is nu grotendeels bebouwd met nog een smalle resterende open zone tot aan de hoofdweerstandslijn. Op enkele plekken ligt de bebouwing er tegen aan. Opvallend is dat hier juist aan de veilige zijde, binnen de ring, naar verhouding grote open en onbebouwde gebieden zijn.




*Strategisch Landschap.*

**Watermanagement en inundatiesysteem**

De essentie van de Stelling van Amsterdam bestaat uit de inundatie. In dit deelgebied behelst de inundatie het onder water zetten van de polders en droogmakerijen tussen de de hoofdweerstandslijn en het reliëf van de hoger gelegen gronden in het westen.

Het water voor het vullen van de inundatiekommen van de Westelijke Duinrand werd hoofdzakelijk aangevoerd vanuit de Noordzee via het sluizencomplex bij IJmuiden. De noordelijke kommen – zoals de Uitgeester Broekpolder - werden ook gevoed met water uit de Schermerboezem dat aangevoerd werd via het Alkmaardermeer bij Uitgeest. Vanuit het zuiden konden de kommen bij Haarlem ook worden gevoed vanuit de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Daarin werd water ontvangen dat bij Katwijk uit de Noordzee werd binnengelaten, en water dat vanuit het rivierengebied aangevoerd werd via een sluis bij Gouda.



*Zeesluizen Noordzeekanaal en Kustfort bij IJmuiden (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

Door de sluizen bij IJmuiden te openen (bij vloed), steeg het waterpeil in het Noordzeekanaal en de daarmee verbonden Zijkanaal A en Zijkanaal B.

Vanuit Zijkanaal A en de Wijkervaart werd het water middels inundatiesluizen ingelaten naar de direct omliggende polders en droogmakerijen ten noorden van het Noordzeekanaal. Vervolgens transporteerde een inundatiekanaal het water naar het Fort aan de St. Aagtendijk.

Ter hoogte van Fort aan de St. Aagtendijk was een stelsel van inundatiesluizen en ook een stenen beer[6] aangebracht zodat het water geschieden kon worden en verder verspreid. Het terrein aan de linkerzijde van de beer werd onder water gezet en aan de rechterzijde van de beer werd water doorgevoerd verder het gebied in. De inundatiesluis bij Fort aan de St. Aagtendijk is inmiddels verdwenen. De kade aan de frontzijde van het fort is daarentegen nog wel zichtbaar. Deze scheidde het water van Zijkanaal A van de fortgracht, zodat bestorming van het fort over water niet mogelijk was.

Voor het doorvoeren en stellen van water over de inundatiekommen, is voor de hoofdweerstandslijn vanaf Fort aan de St Aagtendijk tot aan Fort bij Veldhuis een gracht aangebracht. Deze gracht diende tevens als extra verdedigingsmiddel vanwege de beperkte breedte van de inundatiegebieden. Bij het Fort bij Veldhuis is een inundatiekade aangebracht als scheiding van de inundaties uit de Schermerboezem aan de noorzijde en uit het Noorzeekanaal. Daarin zijn duikers aangebracht voor het geval geen water binnen kon worden gelaten vanuit het Noordzeekanaal.

6 Een stenen beer is een soort muur die twee waterpeilen gescheiden houdt, maar de overtocht over de dijk bemoeilijkt.

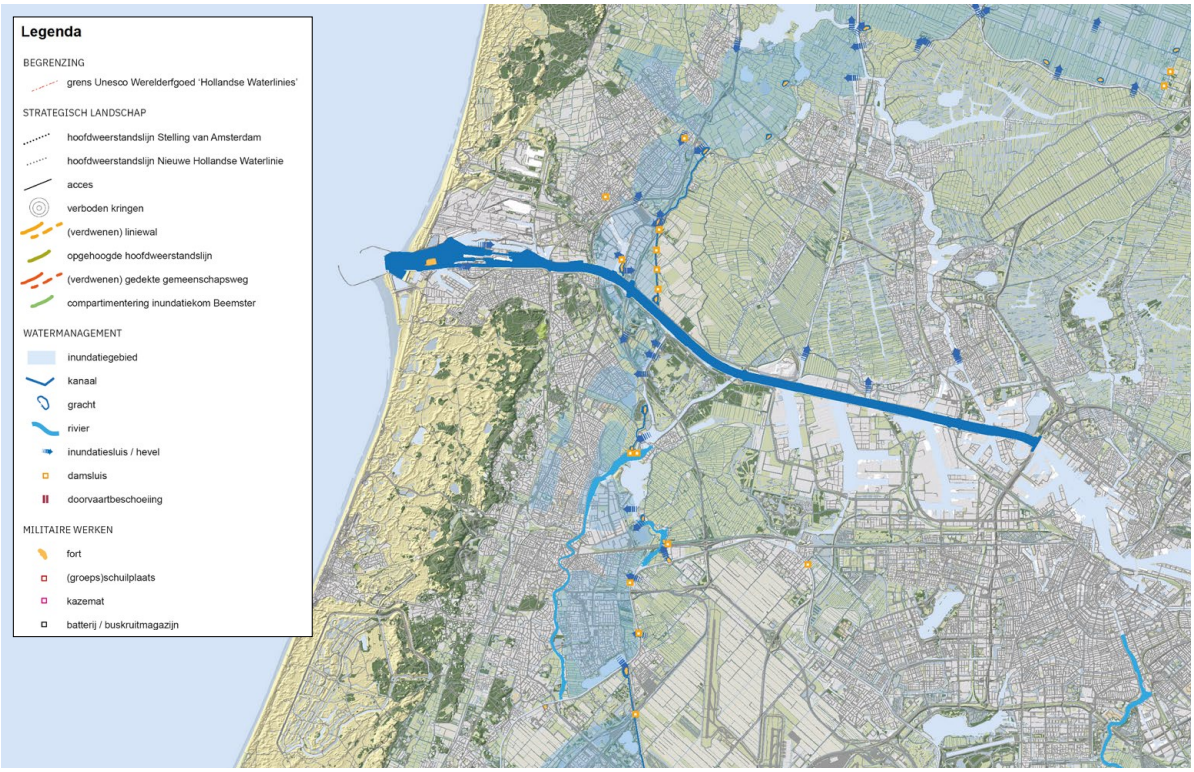
Vanaf het verdeelpunt bij Fort aan de St. Aagtendijk werd ook water naar het zuiden gestuurd via de watergang aan de voorzijde van de 'Vuurlinie'.

Vanuit Zijkanaal B kon water naar het gebied ten zuiden van het Noordzeekanaal worden doorgevoerd. In de westelijke dijken en kaden van Zijkanaal B zaten diverse inundatiesluizen om de aanliggende polders en droogmakerij onder water te kunnen zetten. Zijkanaal B komt uit op de sluis bij Spaardam die open kon worden gezet om het water verder via het Spaarne en de Liede te verspreiden, zodat de polders aan de oostzijde van Haarlem onder water konden worden gezet. Ook voor de hoofdweerstandslijn tussen de forten benoorden en bezuiden Spaarndam en tussen Fort aan de Liedebrug en Fort aan de Liede is een gracht aangebracht voor de verspreiding van water en voor een extra verdedigingsmiddel.

Naast inundatiesluizen zijn veel damsluizen aangebracht. Damsluizen liggen in sloten, vaarten en andere waterverbindingen en kunnen dicht worden gezet om water te keren om de inundatie mogelijk te maken of om boezemwater af te sluiten. De eerste soort damsluizen komen vooral voor in liniewallen, zoals de Liniewal Aagtendijk - Zuidwijkermeer. Deze liniewal is dwars over het wegen en slotenpatroon van de Wijkermeerpolder gelegd. In normale tijden, zonder oorlogsdreiging, moesten de damsluizen open zijn voor een goede afwatering en ontsluiting. Bij dreigingen kon de dam, samen met de coupure (doorsnijding) in de liniewal of dijk, dicht worden gezet met schotbalken en zandzakken. De dijk vormde dan weer één geheel en ging als inundatiekering fungeren. Damsluizen werden gemaakt in belangrijke inundatie- of toevoerkanalen om het wegstromen van water uit geïnundeerde gebieden te voorkomen zoals in Zijkanaal A, bij de sluizen van Spaarndam en een voormalige damsluis in de Haarlemmertrekvaart. Ook konden zo buiten bereik van de vijand waterreservoirs worden aangelegd die niet konden worden afgetapt. Bij damsluizen zijn vaak schotbalkloodsen te vinden.



*Damsluis met schotbalkenloods in de Molentocht bij de Vuurlinie in de Wijkermeerpolder (foto Kenneth Stamp, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*




*Watermanagement.*

**Militaire Werken**

De Westelijke Duinrand heeft een veelheid aan militaire werken. Aan de noordzijde ligt Fort bij Veldhuis, een schakel op de overgang van de smalle linie dicht bij de kust naar de veenweiden en droogmakerijen van Laag-Holland ten noorden van Amsterdam. Fort bij Veldhuis verdedigd samen met een nevenbatterij de uit Heemskerk/Assumburg komende Zuidermaatweg en Communicatieweg en de voor het fort gelegen inundatiekade met sluizen. Het fort bood zicht op deze accessen én het omliggende inundatievlak, en is – samen met Fort bij Vijfhuizen in de Haarlemmermeerpolder – het oudste betonnen fort naar het eerste ontwerp uit 1897. Bijzonder is ook dat er een zoeklichtremise in de frontwal is gebouwd door de Duitse bezetter.



*Fort Veldhuis (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

Het Kustfort bij IJmuiden vormde samen met een serie batterijen in het sluizencomplex de bescherming van het acces vanaf de Noordzee. Naast een accres was het Noordzeekanaal een belangrijke bron voor het onder water kunnen zetten van omliggende inundatiegebieden. Het kustfort was gelegen op de noordelijke oever van de monding van het Noordzeekanaal. Door verbreding van het kanaal is het kustfort op een eiland voor de sluizen komen te liggen. Het fort beschikte over een unieke pantserbatterij met vijf zware kanonnen voor de kustverdediging en een pantserkoepel met twee kanonnen voor de verdediging van de sluizen en het Noordzeekanaal.

Aan en nabij het Noordzeekanaal ligt tevens de driehoek van forten aan de St. Aagtendijk, bij Velsen en Zuidwijkermeer.

- Fort aan de St. Aagtendijk verdedigde de accessen van de St. Aagtendijk en de westkade van de Zuidwijkermeerpolder. Daarnaast overzag het fort het verdeelpunt van water over de inundatievelden. Bijzonder bij dit fort is de in beton uitgevoerde frontcaponnière, een aan de frontwal gelegen uitbouw, aan weerszijden voorzien van schietgaten voor het verdedigen van de fortgracht. De voorzijde van deze caponnière was tegen granaatvuur beschermd door een zware aarden dekking. Dit extra flankerende vuur werd noodzakelijk geacht omdat de inundatie ter plekke smal was vanwege de nabijheid van het duingebied.
- Fort bij Velsen verdedigde het Noordzeekanaal met zijn oevers. Doordat het een vooruitgeschoven positie ten westen van de hoofdverdedigingslijn had, kon Fort bij Velsen het Kustfort bij IJmuiden ondersteunen. Het fort was onder meer uitgerust met drie pantserkoepels met 15 cm kanonnen. Deze hadden een groot bereik en ze konden zowel de monding van het Noordzeekanaal als het frontgebied tussen Haarlem en Castricum onder vuur nemen om vijandelijke insluitingstroepen te bestrijden en samen met Fort bij IJmuiden de overtocht over het Noordzeekanaal verhinderen. Het fort was daarmee van zeer groot strategisch belang.
- Fort Zuidwijkermeer verdedigde de dijken en droog blijvende stroken langs het Noordzeekanaal.
- Fort bij St. Aagtendijk en Fort bij Velsen zijn door verstedelijking en doorsnijding van de snelweg A9 geïsoleerd komen te liggen. De onderlinge zichtrelaties tussen de fortendriehoek ten noorden van het IJ is daarmee aangetast.



*Fort St. Aagtendijk met op de achtergrond de Liniewal 'Vuurlinie' (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

Onder het Noordzeekanaal vormde Fort benoorden Spaarndam samen met Fort bezuiden Spaarndam, de Wal bewesten Spaarndam en de latere Voorstelling bij Spaarndam, samen de Positie bij Spaarndam. De Positie bij Spaarndam diende ter verdediging van de op het gelijknamige dorp aanlopende accessen en de daarin gelegen sluizen (Spaarne, Zuider-IJ en Zeedijk).

- Fort benoorden Spaarndam verdedigde het acces gevormd door de Slaperdijk en de Westlaan. Vanuit het Zijkanaal B werd het inundatiewater in de polders tussen het fort en het Noordzeekanaal ingelaten. Het fort bevindt zich nog in de staat zoals het in 1970 is verlaten.
- Fort bezuiden Spaarndam verdedigde dezelfde accessen en tevens het Spaarne en haar dijkwegen. Vanuit het Spaarne werd hier het inundatiewater in de polders ten westen van het fort ingelaten.
- De positie bij Spaarndam is in 1917 uitgebreid met een voorstelling als extra verdediging van de smalle en belangrijke passage bij Spaarndam. De voorstelling ligt ongeveer 500 meter naar het westen in de polder Westbroek ten noorden van de Slaperdijk en de Oude Spaarndammerpolder ten zuiden daarvan. Van Zijkanaal B tot het Spaarne is een voorkanaal/gracht gegraven met daarachter een frontwal met daarin groepsschuilplaatsen. In de tussenliggende ruimte zijn ook op regelmatige afstand groepsschuilplaatsen aangebracht. Rondom de Slaperdijk is een clustering van groepsschuilplaatsen.
  De voorpositie is zeer herkenbaar door de vele betonnen werken en maakt de hele positie bij Spaardam nog meer zichtbaar en beleefbaar.



*Fort bezuiden Spaarndam met gracht, liniewal en sluizen en gemaal bij Spaarndam (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

Verder ten zuiden van Fort bezuiden Spaarndam ligt de Positie aan de Liede. Deze bestaat uit de forten bij Penningsveer, bij de Liebrug en aan de Liede.

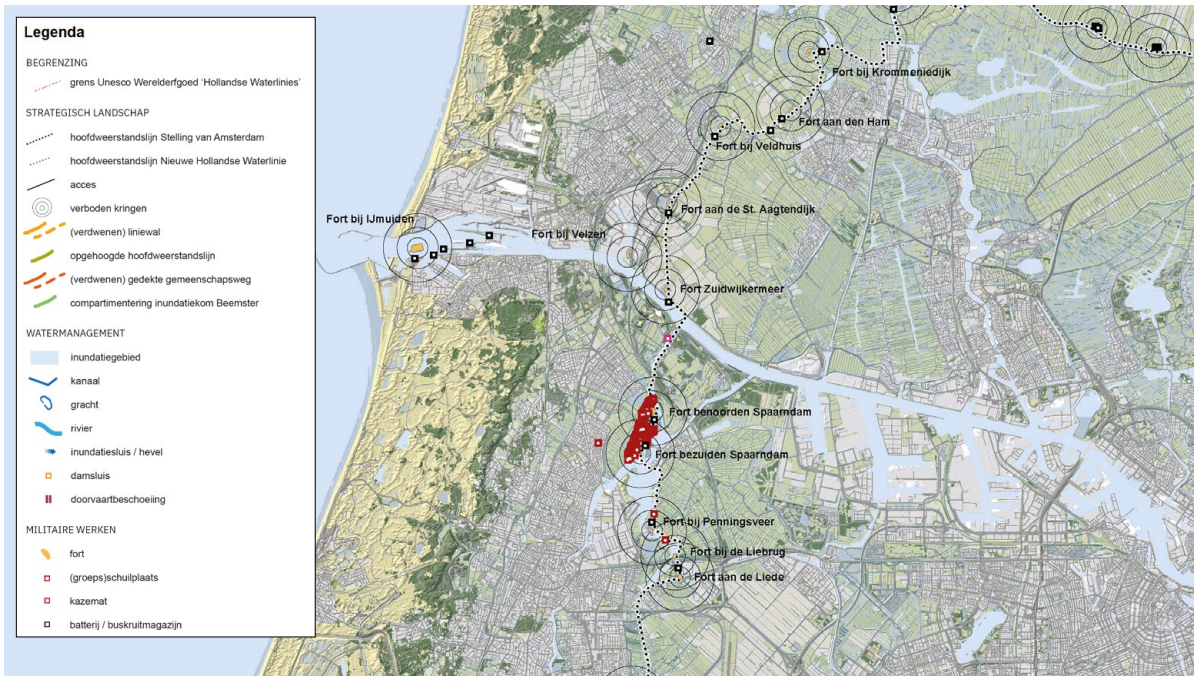
- Fort bij Penningsveer verdedigde het acces gevormd door de Oude Haarlemmerweg. Op deze plaats lag eerst post nummer 2 aan het Penningsveer. Deze post was onderdeel van de verdedigingswerken rond Amsterdam die Cornelis Krayenhoff in de jaren 1805 - 1810 liet aanleggen.
- Fort bij de Liebrug verdedigde het acces gevormd door de spoorweg, trekvaart en weg tussen Amsterdam en Haarlem. Aangezien de belangrijkste verdedigingstaken werden uitgevoerd door de forten bij Penningsveer en aan de Liede, kon hier met een kleiner verdedigingswerk worden volstaan.
- Fort aan de Liede is een van de vier forten die werd aangelegd bij drooglegging van het Haarlemmermeer (1848-1852). De forten waren onderdeel van de Posten van Krayenhoff en werden opnieuw benut in de periode 1843- 1852 om een vrije doorgang van een vijandelijk leger door de nieuwe polder te verhinderen. Fort aan de Liede kreeg later een functie in de Stelling van Amsterdam.

Bij de forten in de Westelijke Duinrand is een veelheid aan batterijen en nevenbatterijen te vinden. Deze waren bedoeld voor het opstellen van geschut en zijn nog terug te zien in het landschap. De batterijen op de oude spoorbrug bij Velsen en de nevenbatterij bij Fort Zuidwijkermeer zijn met de verbreding van het Noordzeekanaal verdwenen.

In het gebied zijn verschillende keelkazematten terug te vinden, die dienden als achterwaartse verdediging van de terreinen tussen de forten in. Zo zijn er keelkazematten gelegen bij Fort Veldhuis, St. Aagtendijk, en bij Fort Zuidwijkermeer. Bijzonder aan dit laatste fort is dat zich onder beide keelkazematten kelders bevinden, voorzien van geglazuurde tegels ten behoeve van vleesopslag. Via het Noordzeekanaal vond de aanvoer plaats, waarna het van hieruit werd gedistribueerd over de andere forten van de Stelling. Ook de keelkazematten bij Fort bij de Liebrug zijn uniek. In tegenstelling tot veel andere forten verschillen de keelkazematten hier in grootte. De rechter keelkazemat is klein en diende alleen voor de nabijverdediging. De linker keelkazemat was groot en van belang voor de verdediging van het gebied tot aan de Fuikvaart bij Haarlem.



*De grote keelkazemat bij Fort bij de Liebrug (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*




*Militaire werken.*

## 5.5 Ruimtelijke dynamiek na WOII

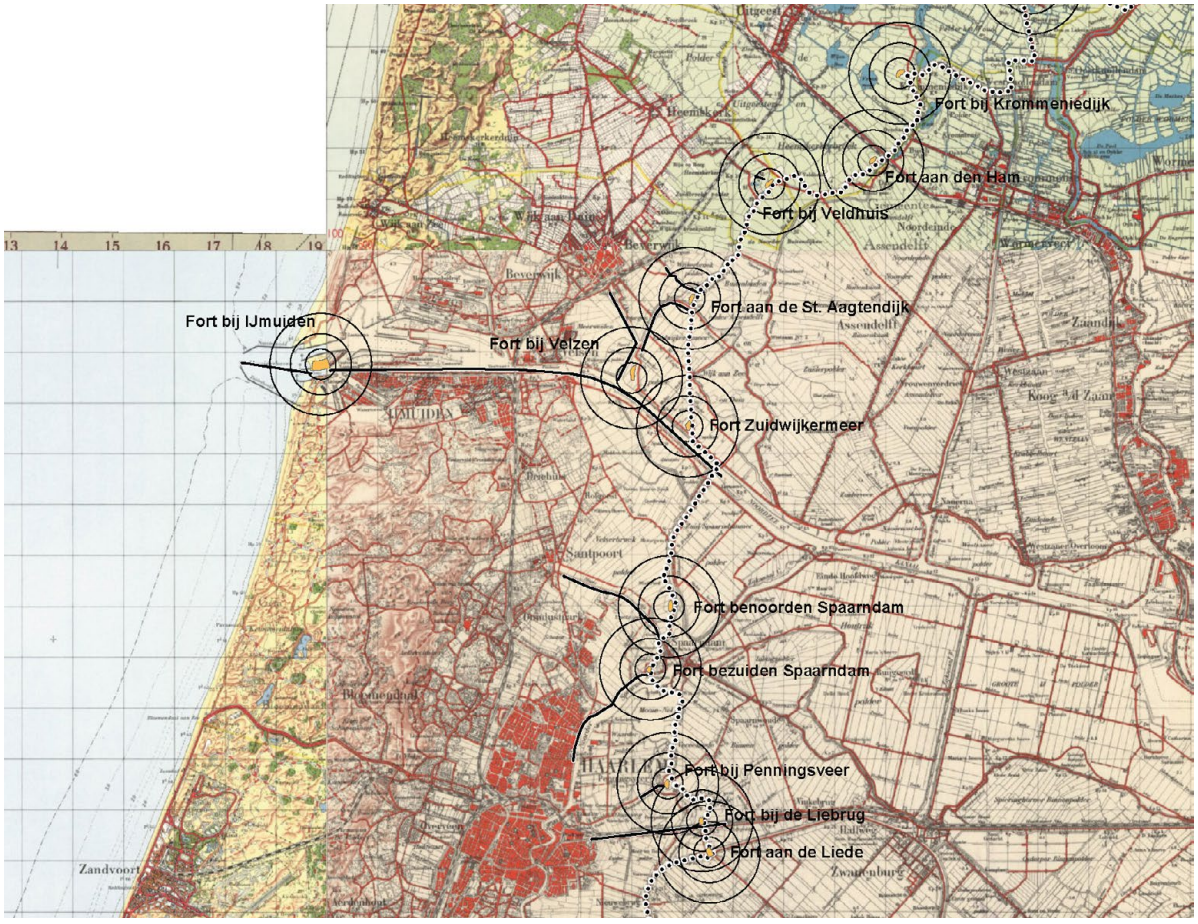
De Stelling van Amsterdam werd na de 2e Wereldoorlog buiten werking gesteld als verdedigingswerk. Daarmee vervielen ook de beschermingsregimes van de Kringenwet. Dat heeft onder meer gevolgen gehad voor de openheid en leegte van verboden kringen en inundatiekommen, het doorsnijden van de hoofdweerstandslijn en de functie van militaire werken.

Na het vervallen van de functie als verdedigingswerk hebben veel forten een nieuwe functie gekregen. Zo hebben Fort bij Veldhuis, Fort aan de St. Aagtendijk en Fort Zuidwijkermeer vlak na de oorlog, in 1947 en 1948, als gevangenis voor politieke delinquenten gefungeerd. Ook Fort Penningsveer heeft enige tijd na de oorlog deze functie gehad. Fort bij Velsen is in 1978 aan een particulier verkocht. Na gedeeltelijke afbraak van het fort in 1981-1983 besefte de provincie Noord-Holland dat de Stelling van Amsterdam bewaard diende te blijven. Zo heeft de sloop van dit fort de monumentale bescherming van de Stelling van Amsterdam in gang gezet. Bescherming door het Rijk van delen van de Stelling volgden.

In tegenstelling tot de forten bleef het linielandschap tot de jaren '60 van de vorige eeuw vrij onaangeroerd. Het Noordzeekanaal werd verbreed, waarbij onder meer de nevenbatterij ten zuiden van Fort Zuidwijkermeer is verdwenen.

Vanaf de jaren '60 breiden Heemskerk, Beverwijk, Driehuis en Santpoort Noord zich flink uit, onder de rook van de steeds groter wordende Hoogovens. De spoorbrug over het Noorzeekanaal bij Velsen met batterijen, wordt vervangen door een spoortunnel. Ook het pontveer bij Velsen wordt vervangen door de 'Velsertunnel' waar onderlangs de provinciale weg N99, en kort daarop de rijksweg A9, het Noordzeekanaal passeert. Ten zuiden van de afslag naar Beverwijk wordt in De Meerwijden en de Noordwijkermeerpolder een haven en bedrijventerrein ontwikkeld.

De Spaarndammerpolders en een deel van de Polder Velserbroek krijgen een nieuwe functie als uitloop- en recreatiegebied waarbij de openheid ingeruild wordt voor beplantingen. In de Waarderpolder tussen Haarlem en de Liede wordt een groot bedrijventerrein ontwikkeld en een vuilstort.




*Kaart uit 1960 (bron: topotijdreis).*

Na 1990 komt het gebied in een stroomversnelling door de verlegging van de A9 naar het oosten en de nieuwe Wijkermeertunnel onder het Noordzeekanaal. De snelweg schuift daarmee vrijwel tegen de hoofdweerstandslijn van de Stelling aan en doorsnijdt deze bij het Fort aan de St Aagtendijk door hier achterlangs te passeren. Dit vormt de aanzet voor het opvullen van de ruimte tussen de A9 en Velsen, Beverwijk en Heemskerk met woonwijken en bedrijventerreinen vanaf ongeveer het jaar 2000. De open ruimte van de inundatiekommen en verboden kringen zijn hierdoor vrijwel overal verdwenen.




*Kaart uit 1990 (bron: topotijdreis).*

Door diverse kleinere ontwikkelingen is het gebied nog verder verdicht, ook aan de veilige zijde van de hoofdweerstandslijn. Onder meer door een golfbaan, een aardgaslocatie, benzinestations en vuilstorten tussen Heemskerk en Spaarndam. En ook tvanaf Spaarndam tot aan de Ringvaart van de Haarlemmermeer, met een munitiemagazijn bij Spaarndam en aan de westoevers van de Liede een zone van recreatiegebieden. Daarnaast zijn elementen als hoogspanningsleidingen en grondlichamen voor bijvoorbeeld langszaamverkeersroutes zijn toegevoegd. Het is een gebied geworden van stadsranden en stadsrandactiviteiten.

Aan de ‘veilige zijde’ ten oosten van Noorder IJ- en Zeedijk en ligt de nog open ruimte van Assendelverpolder. Ten oosten van de Liede liggen ligt het open veenweidegebied van de Vereenigde Binnenpolder, midden tussen Haarlem en de Amsterdamse havengebied.




*Kaart uit 2020 (bron: topotijdreis).*




*Totaaloverzicht strategisch landschap, watermanagement en militaire werken.*

## 5.6 Kernkwaliteiten Westelijke Duinrand

De analyse van het strategisch landschap, het watermanagement en de militaire werken geeft een specifiek beeld van kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam in het Westelijk Duingebied. Op basis daarvan zijn de kernkwaliteiten op regionaal niveau uit het Nominatiedossier in hoofdstuk 4 verder uitgewerkt en aangescherpt.

De specifieke kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam in Westelijk Duingebied zijn:

**Strategisch landschap:**

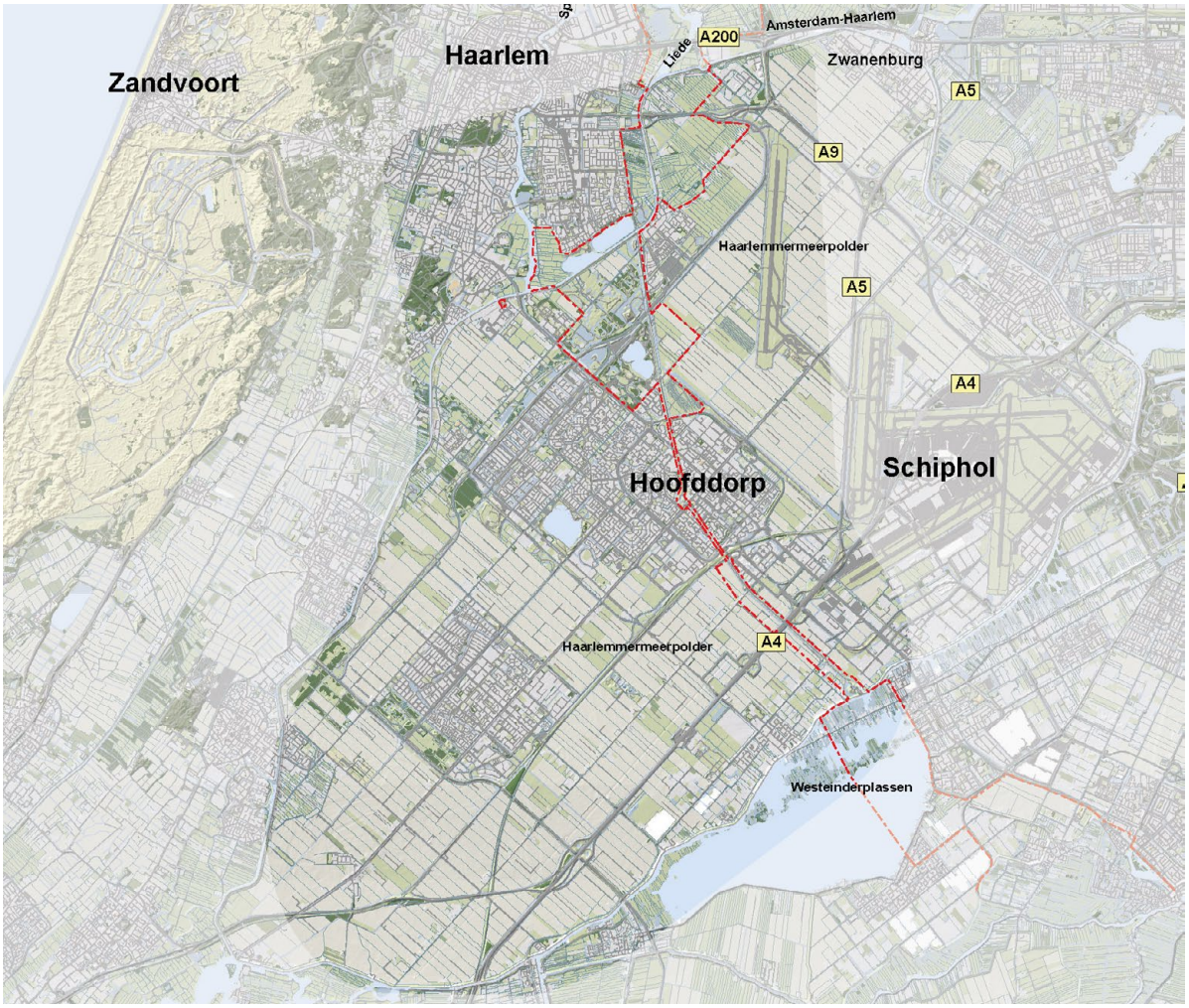
- Openheid aan de veilige zijde van hoofdweerstandslijn met een hoofdzakelijk landelijk en agrarisch karakter.
- De smalle nog resterende open inundatiekommen en verboden kringen tussen de hoofdweerstandslijn en harde stedelijke en infrastructurele begrenzing aan de onveilige zijde.
- Herkenbare hoofdweerstandslijn, samengesteld uit in het landschap aanwezige dijken, welke vanaf de middeleeuwen zijn opgeworpen om het water te keren, en speciaal voor de Stelling aangelegde liniewallen.
- Herkenbaar onderscheid tussen bestaande dijken met veelal een meer slingerend karakter en wisselende profielen die inspelen op het landschap, en liniewallen die over het landschap heen liggen, lineair zijn en een eenduidig profiel hebben.
- Liniewallen 'Vuurlinie' door de Zuidelijke Wijkermeerpolder, de 'Wal' ten westen van Spaarndam, en tussen Fort aan de Liebrug en Fort aan de Liede.
- Parallel lopende dijken vanaf Fort bij Veldhuis tot aan Fort Zuidwijkermeer, met de hoofdweerstands-lijn meest westelijk, en de achterliggende Noorder-IJ en Zeedijk als transport- en bevoorradingsroute met magazijnen.
- Duidelijke relatie van de hoofdweerstandslijn met accessen, de Zuidermaatweg, St Aagtendijk en rindijk Zuid Wijkermeerpolder, het Noordzeekanaal, Slaperdijk (Zuidelijke IJ-en Zeedijk), Oude Haarlemse Weg, Verbinding Haarlem-Amsterdam (Trekvaart, Spoorweg en autoweg).
- Accessen waar 2 of 3 forten samen het acces afsluiten: forten langs het Noordzeekanaal met forten-driehoek, positie bij Spaarndam bij de Slaperdijk en positie bij de Liede bij de verbinding Haarlem-Amsterdam.
- Open verboden kringen rond Kustfort bij IJmuiden, Fort Zuidwijkermeer (met kringwetboerderij) en Fort bezuiden Spaarndam, en de nog bestaande smalle open ring rond de overige forten.

**Watermanagement:**

- Hoofdinundatie via het Noordzeekanaal met inundatiekanalen; Zijkanaal A naar het noorden richting het verdeelpunt bij Fort aan de St Aagtendijk, en Zijkanaal B naar het zuiden richting de sluizen bij Spaarndam met aansluitend het Spaarne en de Liede voor verdere verspreiding van het water.
- Inundatiekanalen en grachten voor de hoofdweerstandslijn tussen Fort aan de St Aagtendijk en Fort Veldhuis, voor de 'Vuurlinie' voor de liniewal bij Spaarndam en voor de liniewal tussen Fort aan de Liedebrug en Fort aan de Liede.
- Waterverdeelpunt met stenen beer bij Fort aan de St Aagtendijk.
- Damsluizen en schotbalkloodsen, en specifiek het ensemble van damsluizen in de 'Vuurlinie'.
- Inundatiesluizen langs de toevoerkanalen en -vaarten.
- De inundatiekade met sluizen bij Fort bij Veldhuis.

**Militaire werken:**

- Veelheid aan forten met een duidelijke positie aan of ten opzichte van de hoofdweerstandslijn veelal op korte afstand van elkaar: Fortendriehoek met Fort bij Velsen, Fort Zuidwijkermeer en Fort aan de Sint Aagtendijk, Positie bij Spaarndam met Fort benoorden en Fort bezuiden Spaarndam, en Positie aan de Liede met Fort bij Penningsveer, Fort bij de Liebrug en Fort aan de Liede.
- Positie bij Spaardam met duidelijke voorpositie met voorgracht, wal en grote concentratie betonnen werken met de smalle passage over de brede monding van het Spaarne.
- Vooruitgeschoven positie van Fort bij Velsen (ter bescherming van inundatie via het Noordzeekanaal en flankvuur voor Kustfort bij IJmuiden) en vooruitgeschoven positie Kustfort bij IJmuiden, nu een forteiland in de monding van het sluizencomplex en de daarmee samenhangende batterijen (ter bescherming tegen bedreiging vanuit de Noordzee).




*Stelling van Amsterdam in Amsterdam West – Droogmakerij Haarlemmermeer en begrenzing Werelderfgoed (rood) (NB. de begrenzing Unesco Werelderfgoed zal aan de zuidzijde rond de A4 nog wijzigen).*

## 5.7 Deelgebied Droogmakerij Haarlemmermeer

**Strategisch landschap**

De hoofdweerstandslijn hangt sterk samen met de droogmakerij en bestaat uit de ringdijk van de Haarlemmermeerpolder (Vijfhuizerdijk en Cruquiusdijk) en de Geniedijk dwars door de polder. De dijk en liniewal vormen de begrenzing van het door de Stelling beschermde land, de veilige zijde. De dijken zijn als element goed herkenbaar en vanwege de forten en andere werken herkenbaar als verdedigingslijn van de Stelling. De hoofdweerstandslijn volgt de ringdijk van het Fort aan de Liede tot aan Fort bij Vijfhuizen. Dit punt lag ook ongeveer op de gewenste afstand tot Amsterdam en in het verleden liep hier de spoorlijn tussen Hoofddorp en Haarlem, een acces dat verdedigd moest worden. Nu gaat hier de tunnel voor het R-net onder de ringvaart door.

Vanuit Fort bij Vijfhuizen is een liniewal dwars door de Haarlemmermeerpolder getrokken tot aan de Westeinderplassen bij Aalsmeer. De liniewal is de langste inundatiekering die speciaal voor de Stelling van Amsterdam werd aangelegd. De Haarlemmermeerpolder wordt erdoor in tweeën gedeeld. De liniewal is met knikpunten om Hoofddorp heen getrokken, dat zo binnen de Stelling kwam te liggen. ‘De Geniedijk’, zoals de liniewal hier heet, is één van de meest markante elementen van de Stelling, door de duidelijke expressie van de lijn in de vlakke polder.

De Geniedijk heeft een kenmerkend profiel. Over de hele lengte zijn voor- en achterkanalen aangelegd. Ze geven de dijk een heldere ruimtelijke begrenzing. Aan het binnentalud werd een transportweg toegevoegd om troepen en materieel onder dekking te kunnen verplaatsen. Een bomenrij begeleidde de weg. Deze was bedoeld als camouflage van de liniewal, die zo op een reguliere dijk zou lijken. Nu benadrukken de bomenrijen aan zowel buiten- als binnenzijde van de Geniedijk de markante lijn door de droogmakerij. De weg is verdwenen. Een fietspad ligt nu wisselend aan de voor- of achterzijde van de Geniedijk.



*De Geniedijk bij Batterij aan de Sloterweg (foto Kenneth Stamp, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

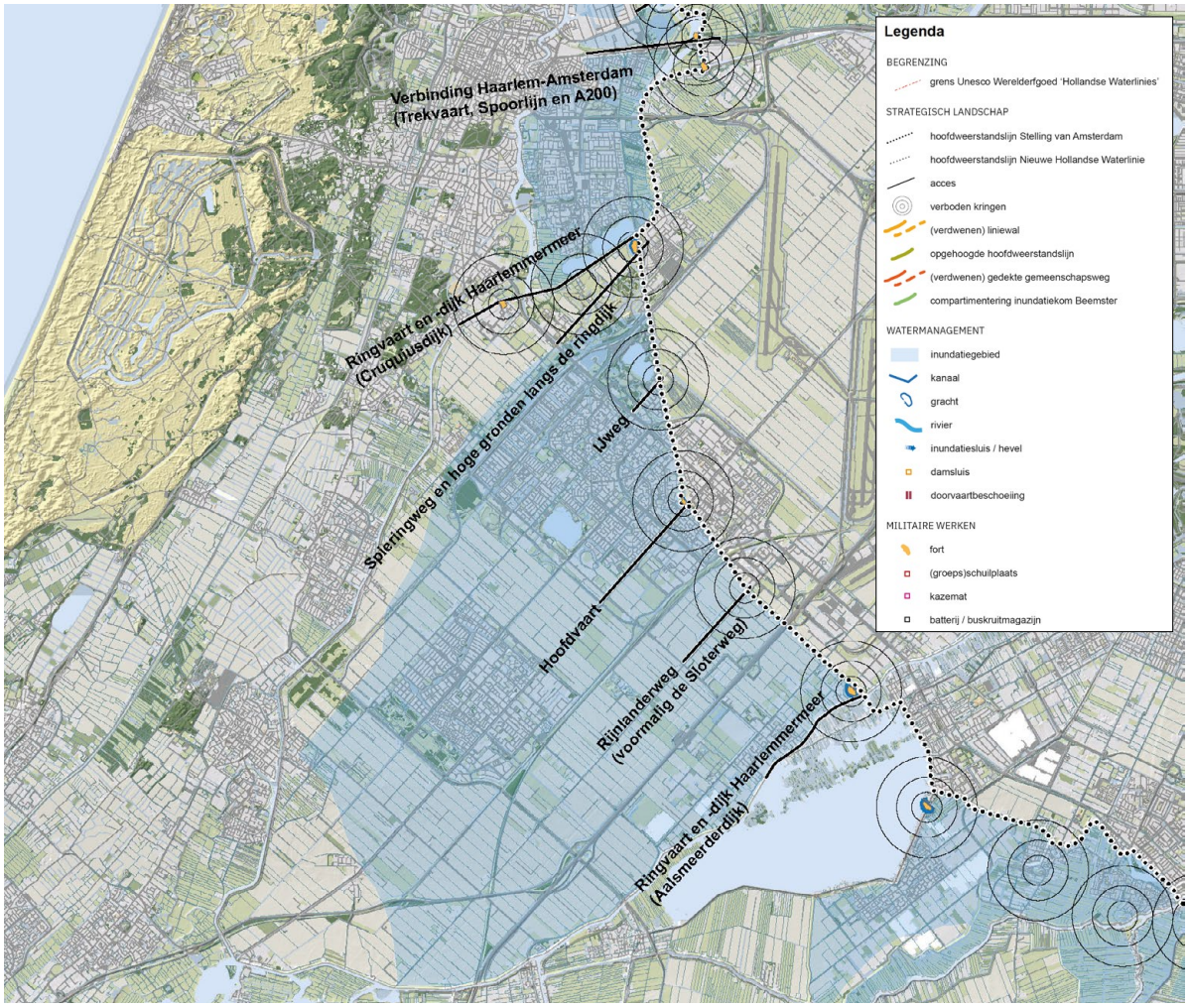
Het te inunderen gebied buiten de Haarlemmermeerpolder was vrij smal en lag in de oude polders tussen de ringdijk van de Haarlemmermeerpolder en het Zuider Spaarne. De inundatiekom in het zuiden van de Haarlemmermeerpolder was juist ruim en uitgestrekt. Het inundatieveld liep tot aan de Ringdijk en de hoger gelegen randen van de droogmakerij. Het huidige linielandschap is smal door de in de inundatiekommen opgerukte bebouwing en stadsrandactiviteiten bij Haarlem en de vele uitbreidingen van woonwijken en bedrijventerreinen in de Haarlemmermeerpolder. Zowel aan de onveilige zijde als de veilige zijde is het gebied grotendeels verdicht. Enige openheid is nog wel in het zuidwestelijke traject te vinden als een zone langs de hoofdweerstandslijn.

Accessen doorsnijden de hoofdweerstandslijn en vormen een toegang door de linie naar het veilige gebied. Accessen vroegen extra aandacht op het gebied van verdediging. Er is een duidelijke relatie tussen accessen en de hoofdweerstandslijn in de Haarlemmermeerpolder.

De belangrijke accessen zijn de Ringvaart en -dijk van de Haarlemmermeerpolder (Cruquiusdijk) met de aanliggende hoge gronden. Deze doorsnijden de hoofdweerstandslijn bij Vijfhuizen. Aan de noord-westzijde passeert hier de voormalige spoorlijn tussen Haarlem en Hoofdorp de Stelling. Waar deze met de Ringvaart kruiste, is het Fort bij Vijfhuizen gepositioneerd. De hoge gronden op het oude land bij Heemstede, vormden een droge positie voor de Stelling. Hiertegenover staat het gemaal Cruquius, belangrijk voor de waterbeheersing van de Haarlemmermeerpolder. Daarom is Fort bij Heemstede hier als vooruitgeschoven post op het acces gepositioneerd, als onderdeel van de ‘voorpositie bij Cruquius’. Daar maken ook de groepsschuilplaatsen op de golfbaan bij, die tussen beide forten in zijn gebouwd. Aan de zuidoostzijde van de Haarlemmermeer, waar de Geniedijk aansluit op de Ringdijk, verdedigde het Fort bij Aalsmeer het acces van de Ringvaart en -dijk (Aalsmeerderdijk).

In de Haarlemmermeerpolder kruist de Geniedijk de diverse wegen in het ritme van de polder. Deze lagen wat hoger dan de omliggende landen. De Hoofdvaart vormt het belangrijkste acces dat door het Fort bij Hoofddorp werd afgesloten. Deze heeft begeleidende kades en er kon overheen gevaren worden.

Verboden kringen rondom forten en batterijen waren bedoeld om een vrij waarnemings- en schootsveld te waarborgen en de vijand geen gelegenheid tot dekking te geven. De openheid van de verboden kringen is rond de meeste forten en batterijen verdwenen. De ruimtes rondom Fort bij Hoofddorp, Fort bij Heemstede, Fort bij Aalsmeer, Batterij aan de IJweg en Batterij aan de Aalsmeerderweg zijn dichtgebouwd. Fort bij Vijfhuizen en Batterij aan de Sloterweg bezitten nog redelijk wat vrije ruimte aan de voorzijde. De in 2005 opgeleverde houten huizen bij Fort bij Vijfhuizen wijzen op de voormalige verboden kring rond dit fort.




*Strategisch Landschap.*

**Watermanagement en inundatiesysteem droogmakerij Haarlemmermeer**

De essentie van de Stelling van Amsterdam bestaat uit de inundatie. In dit deelgebied gaat het om het onder water zetten van de polders en droogmakerijen ten westen van de Haarlemmermeerpolder, tussen de Ringdijk van de Haarlemmermeerpolder en het Zuider Spaarne, én het vol laten stromen van de Haarlemmermeerpolder ten zuiden van de Geniedijk. Het water ten behoeve van het stellen van de inundatiekommen kon zowel vanuit het zuiden als het noorden worden aangevoerd. Vanuit de Noordzee werd water ingelaten door het sluizencomplex bij IJmuiden. Ook ten zuiden van de Stelling kon, via de uitwateringswerken van de Oude Rijn bij Katwijk, water uit zee worden ingelaten. Daarnaast was er de mogelijkheid vanuit de Hollandse IJssel bij Gouda water uit het rivierengebied aan te voeren.

Door de sluizen bij IJmuiden te openen (bij vloed), steeg het waterpeil in het Noordzeekanaal en de daarmee verbonden Zijkanalen A en B. Zijkanaal B komt uit op de sluis bij Spaardam die vervolgens open werd gezet om het water verder via het Spaarne en de Liede te verspreiden richting de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Via inundatiesluizen konden de aanliggende polders onder water worden gezet. Bij Fort bij Vijfhuizen en Fort bij Aalsmeer waren inlaten aangelegd om de zuidzijde van de Haarlemmermeer polder te kunnen inunderen. Met deze positionering hielden de verdedigers controle over het inlaten van water in de inundatiekom.

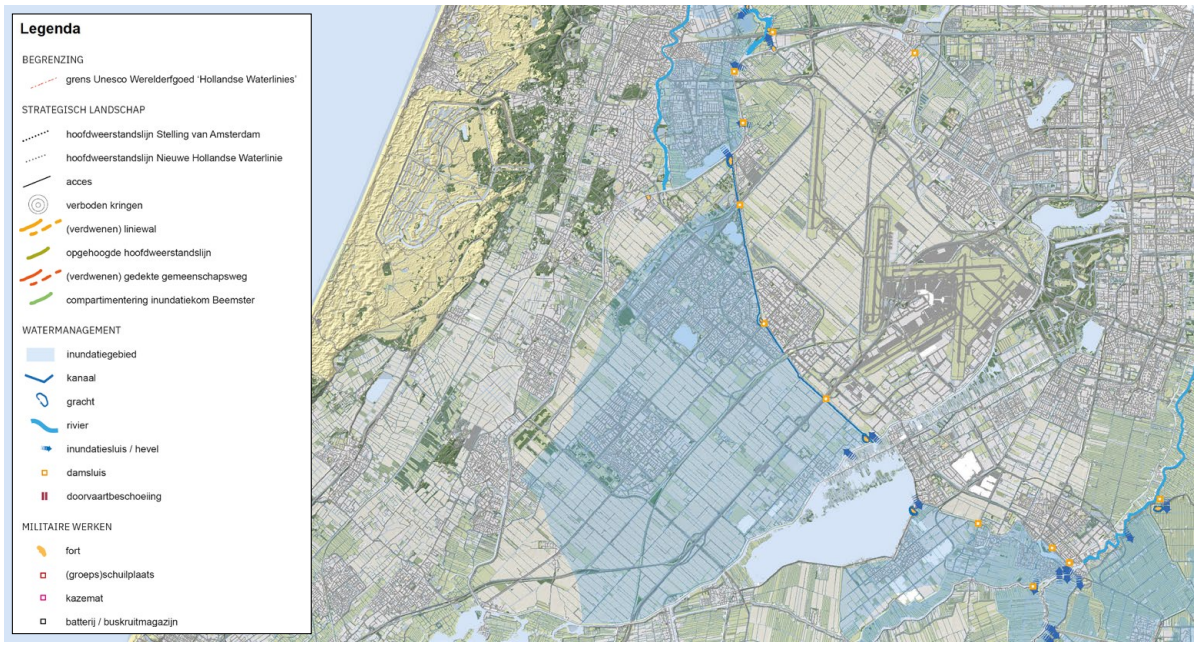
Damsluizen in de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder speelden een belangrijke rol. De damsluizen liggen bij Halfweg en bij Vijfhuizen. Samen met de damsluizen in de Fuikvaart, de Trekvaart van Haarlem naar Halfweg (verdwenen) en de damsluizen bij Penningsveer, vormden ze een aparte Liedeboezem, een soort waterreservoir buiten bereik van de vijand. De damsluizen werden dicht gezet om wegstromen van water uit de boezem te voorkomen, zodat deze niet konden worden afgetapt.



*Damsluis bij Vijfhuizen (foto Kenneth Stamp, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

Een ander type damsluis ligt in sloten, vaarten en andere waterverbindingen door de hoofverdedigingslijn. Deze komen vooral voor in de Geniedijk. In normale tijden, zonder oorlogsdreiging, moesten deze damsluizen open zijn voor de afwatering en ontsluiting. Bij een dreiging kon de dam, samen met de coupure (doorsnijding) van de weg in de liniewal of dijk, dicht worden gezet met schotbalken en zandzakken. De dijk vormde dan weer één geheel en ging als inundatiekering fungeren. Damsluizen zijn er in de IJtocht en de Hoofdvaart. De damsluis in de Slotertocht is gesloopt voor de verbreding van de A4 en aansluiting van de N201. Bij wegdoorsnijdingen zijn coupures gemaakt die op een zelfde wijze dichtgezet konden worden. In de weg is dit ook merkbaar omdat deze hier enigszins omhoog gaan. Bij damsluizen en coupures zijn vaak ook nog schotbalkloodsen te vinden.

Langs de gehele Geniedijk zijn voor- en achterkanalen aangelegd. Via het voorkanaal kon water verspreid worden over de hele breedte van de Haarlemmermeerpolder om vervolgens via de tochten en sloten de inundatiekom te vullen. Het voorkanaal had ook de functie als barrière om een massale stormloop onmogelijk te maken en is om die reden extra breed gemaakt. Het achterkanaal is smaller en diende, net als de verbindingsweg achter de liniedijk, als verbindingsroute tussen de forten. Onder dekking van de dijk kon onder meer munitie vervoerd worden over het kanaal.




*Watermanagement.*

**Militaire Werken**

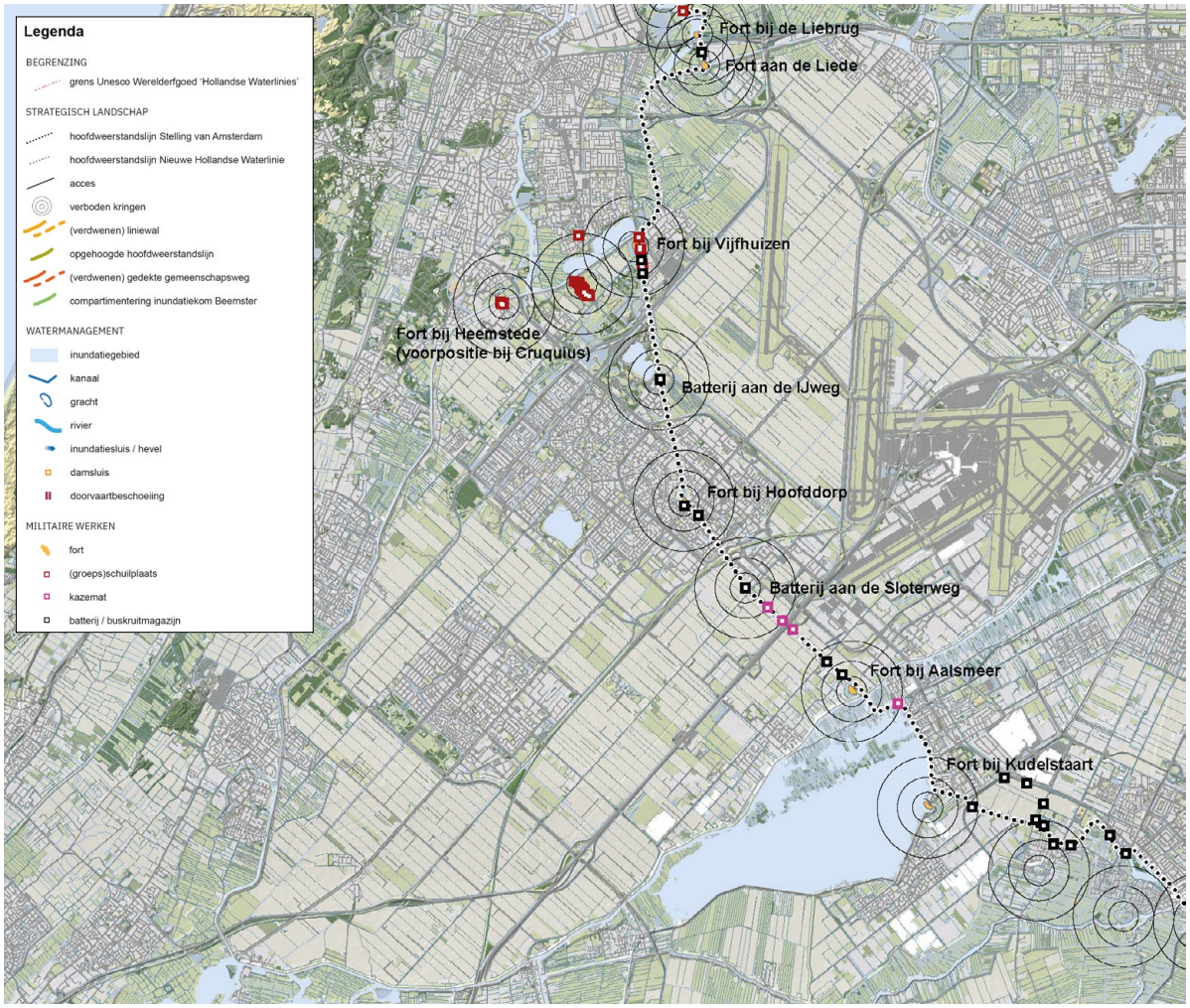
De forten in de Haarlemmermeerpolder zijn duidelijk gekoppeld aan de Geniedijk, de hoofdweerstandslijn. Er is een hoge onderlinge samenhang tussen de batterijen en forten langs deze liniewal. Het gaat om onder andere het Fort bij Vijfhuizen, Fort bij Hoofddorp en Fort bij Aalsmeer:

- Fort bij Vijfhuizen verdedigde de Ringvaart en -dijk van de Haarlemmermeerpolder, alsmede de droog blijvende terreinstrook aan de ringdijk. Het ontwerp van Fort bij Vijfhuizen is gebaseerd op het oudste betonnen ontwerp uit 1897 waarbij de hefkoepels een zelfstandige plek op de flankhoeken hadden. De bij de restauratie van het fort gereconstrueerde metalen genieloods is het enige bewaard gebleven exemplaar van dit type. Om het fort ligt een dubbele gracht als extra barrière, die door een nog aanwezige inundatiesluis of hevel van water uit de ringvaart werd voorzien. Op de droog blijvende strook werden in 1917-1919 twee vóórstellingen aangelegd, bij Fort bij Heemstede en bij de huidige golfbaan. Deze voorstellingen waren vooruitgeschoven posten van het Fort bij Vijfhuizen en dienden als extra verdedigingswerken. Beide zijn voorzien van betonnen onderkomens en mitrailleurblokken.
- Fort bij Hoofddorp verdedigde het acces gevormd door de Hoofdvaart en de aan beide kanten lopende wegen. Het fort ligt op een knik in de Geniedijk. Zo kon met één kazemat aan de achterzijde (keel) naar beide kanten flankerend vuur langs de Geniedijk worden gegeven. Om de fortgracht te kunnen verdedigen aan de frontzijde werd een caponnière[7] toegevoegd. De gietstalen caponnière is een uniek element binnen de Stelling.
- Fort bij Aalsmeer verdedigde de dijk van de Haarlemmermeerpolder, ringvaart en de droog blijvende terreinstrook. Ook diende het ter verdediging van de Aalsmeerderweg met Aalsmeerdertocht. Het fort heeft een dubbele fortgracht vanwege de oplopende gronden aan de rand van de polder die bij onderwaterzetting droog bleven. Het fort heeft een dubbele gracht, een extra barrière, die van water uit de ringvaart werd voorzien

De droogmaking van de Haarlemmermeer, tussen 1848 en 1852, maakte een eind aan de bedreiging van Amsterdam door de ‘waterwolf’. Maar het gewonnen land maakte een vijandelijke aanval op de hoofdstad wel gemakkelijker. Met name via de belangrijkste wegen en de Ringvaart. Een eerste oplossing voor dit probleem was de aanleg van vier forten als aanvulling op de Posten van Krayenhoff, een waterlinie rond de hoofdstad uit de periode 1805-1810: Fort bij Heemstede (Voorpositie bij Cruquius), Fort aan de Liede, Fort aan het Nieuwe Meer en Fort aan het Schiphol (gesloopt in 1934). Deze forten moesten de belangrijkste wegen en de Ringvaart verdedigen en werden in het noordelijk deel van de polder langs de Ringvaart gebouwd. Fort aan de Liede en Fort bij Heemstede zijn opgenomen in de Stelling. Fort bij de Liede als onderdeel van de verdediging van het acces tussen Amsterdam en Haarlem; de ‘Positie aan de Liede’. Fort bij Heemstede als voorpositie voor de verdediging van gemaal Cruquius en het acces via de Ringvaart en -dijk. Fort bij Heemstede kreeg geen gemetseld gebouw en is nooit voltooid.

Er bevinden zich diverse batterijen in de Haarlemmermeerpolder. De Batterij aan de IJweg en de Batterij aan de Sloterweg dienden als flankering van de Geniedijk. De Batterij aan de IJ-weg uit 1906, diende als een soort tussenfort. Door de grote afstand tussen de forten bij Vijfhuizen en bij Hoofddorp – circa vijf km – was dit noodzakelijk om ondersteuningsvuur te kunnen geven aan de twee buurforten. Omdat een brede onderwaterzetting voor de batterij mogelijk was, behoefde het niet als groot fort opgezet te worden. De batterij is tegenwoordig nauwelijks nog herkenbaar. De Batterij aan de Sloterweg (tegenwoordig Rijnlanderweg) uit 1906 is, in tegenstelling tot Batterij aan de IJ-weg, goed bewaard gebleven. De batterij is gelegen tussen de forten bij Hoofddorp en bij Aalsmeer, met dezelfde reden en functie als de Batterij aan de IJweg. Ook aan de Aalsmeerderweg ligt nog een batterij als ondersteuning van Fort bij Aalsmeer en de verdediging van het acces via de Aalsmeerderweg. Bij de aanleg van de A4 zijn aan de westzijde extra bunkers gebouwd voor de verdediging. Ze liggen in de Geniedijk tussen de A4 en de Rijnlanderweg.

7 De caponnière is een lage uitbouw in de gracht, die door een gang met het hoofdgebouw is verbonden. Vanuit de caponnière kan een fortgracht met mitrailleurvuur worden verdedigd.



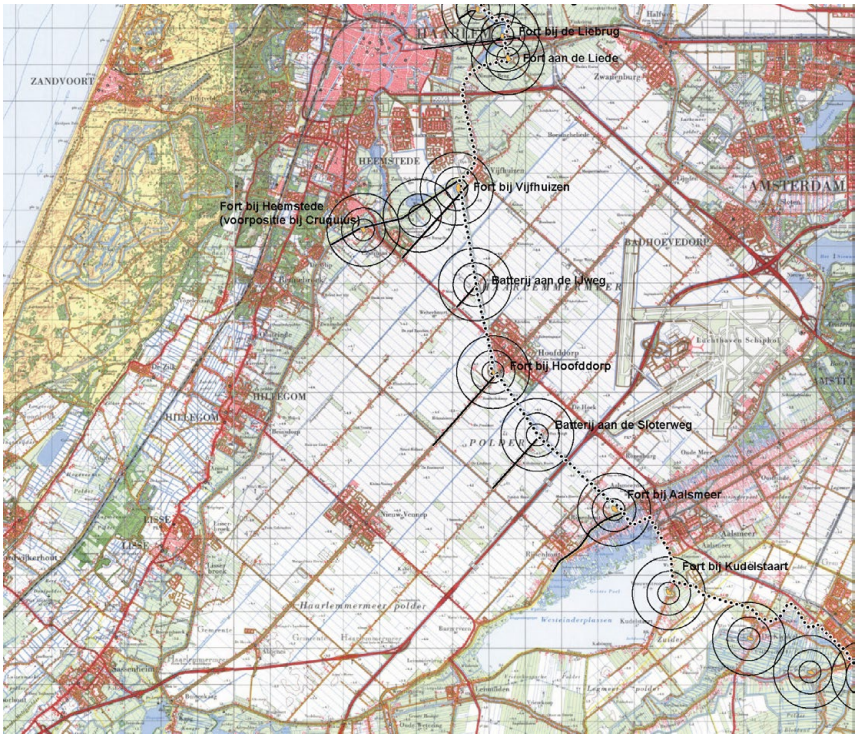

*Militaire Werken.*

## 5.8 Ruimtelijke dynamiek na WOII

De Stelling van Amsterdam werd na de 2e Wereldoorlog buiten werking gesteld. Daarmee vervielen ook de beschermingsregimes. Dat heeft onder meer gevolgen gehad voor de openheid en leegte van verboden kringen en inundatiekommen, het doorsnijden van de hoofdweerstandslijn en de functie van de militaire werken.

In de Haarlemmermeerpolder bleef het in de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw vrij rustig. Badhoevedorp, Hoofdorp, Nieuw-Vennep, Zwanenburg en Rijssenhout breidden langzaam uit. Het traject langs de Slotertocht werd gebruikt voor de Rijksweg 4 tussen Amsterdam en 's Gravenhage. Daarbij de damsluis in de Geniedijk bij verwijderd en is een coupure in de liniewal is gemaakt, een nieuw en onbewaakt acces.

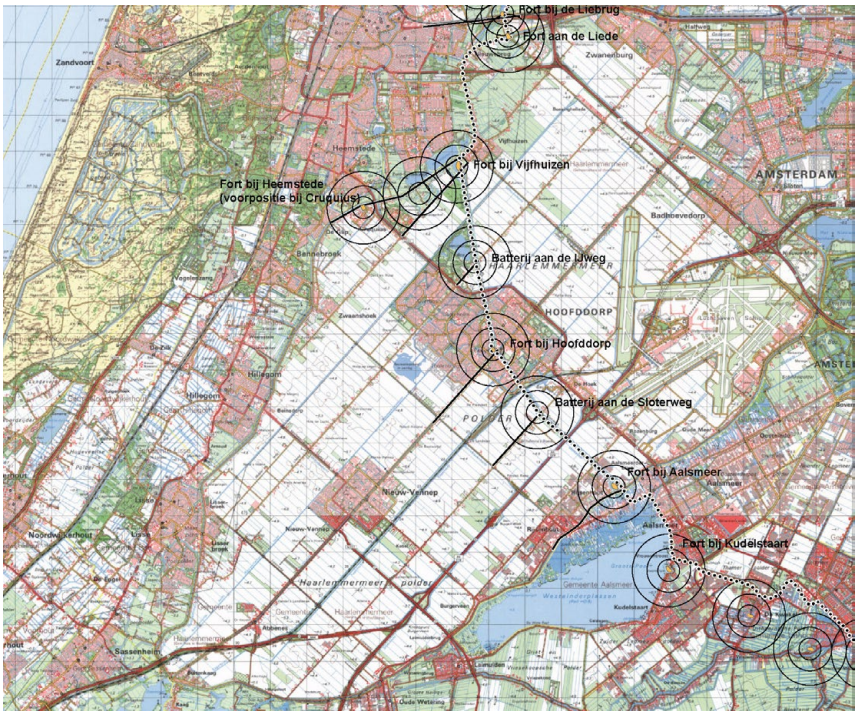
Schiphol kwam tot ontwikkeling en groeide gestaag door. In de jaren '60 werd de Kaagbaan aan het zuiden toegevoegd. Tien jaar later zijn daar ook de Buitenveldertbaan en de Zwanenbrugbaan aan de noordwestzijde bijgekomen. De Rijksweg 4 is omgevormd tot de snelweg A4 en tussen de banen van Schiphol door gelegd met een tunnel onder de Buitenveldertbaan. Schiphol kreeg daarbij grote terminals in de noordelijke Haarlemmermeer-polder en trekt allerlei andere bedrijvigheid aan die zich daar en om de landingsbanen heen ontwikkelen.




*Kaart uit 1970 (bron: topotijdreis).*

Vanaf 1980 breidt Hoofddorp steeds verder uit. Eerst achter de Geniedijk en rondom de Hoofdvaart. Vervolgens, na opheffing van de Vestingwet, ook over de Geniedijk heen, het 'onveilige' gebied in. In diezelfde periode groeit ook Nieuw-Vennep steeds verder door. Er wordt een spoorverbinding tussen Amsterdam en Leiden aangelegd die Schiphol en Hoofdorp aandoet. Daarbij is de Geniedijk met een coupure doorsneden en ontstaat wederom een onbewaakt acces in de Stelling.

Groei van woonwijken was vooral mogelijk ten zuiden van Schiphol, ook omdat rond 2000 de Polderbaan ten noorden van Hoofddorp is aangelegd. Tussen de Polderbaan en de Zwanenburgbaan door worden de A4 en de A9 door de A5 aan elkaar verbonden en vanwege Schiphol wordt de HSL door de Haarlemmermeerpolder getrokken richting Amsterdam. De Haarlemmermeerpolder heeft daarmee een flinke laag aan infrastructuur in zich opgenomen, wat sterk meedoet in de beleving van het gebied. Hoofddorp en Nieuw Vennep groeien in diezelfde periode door naar de westflank van de Haarlemmermeerpolder. Deze ruimte hier verdicht zich steeds verder tot aan de Ringvaart.



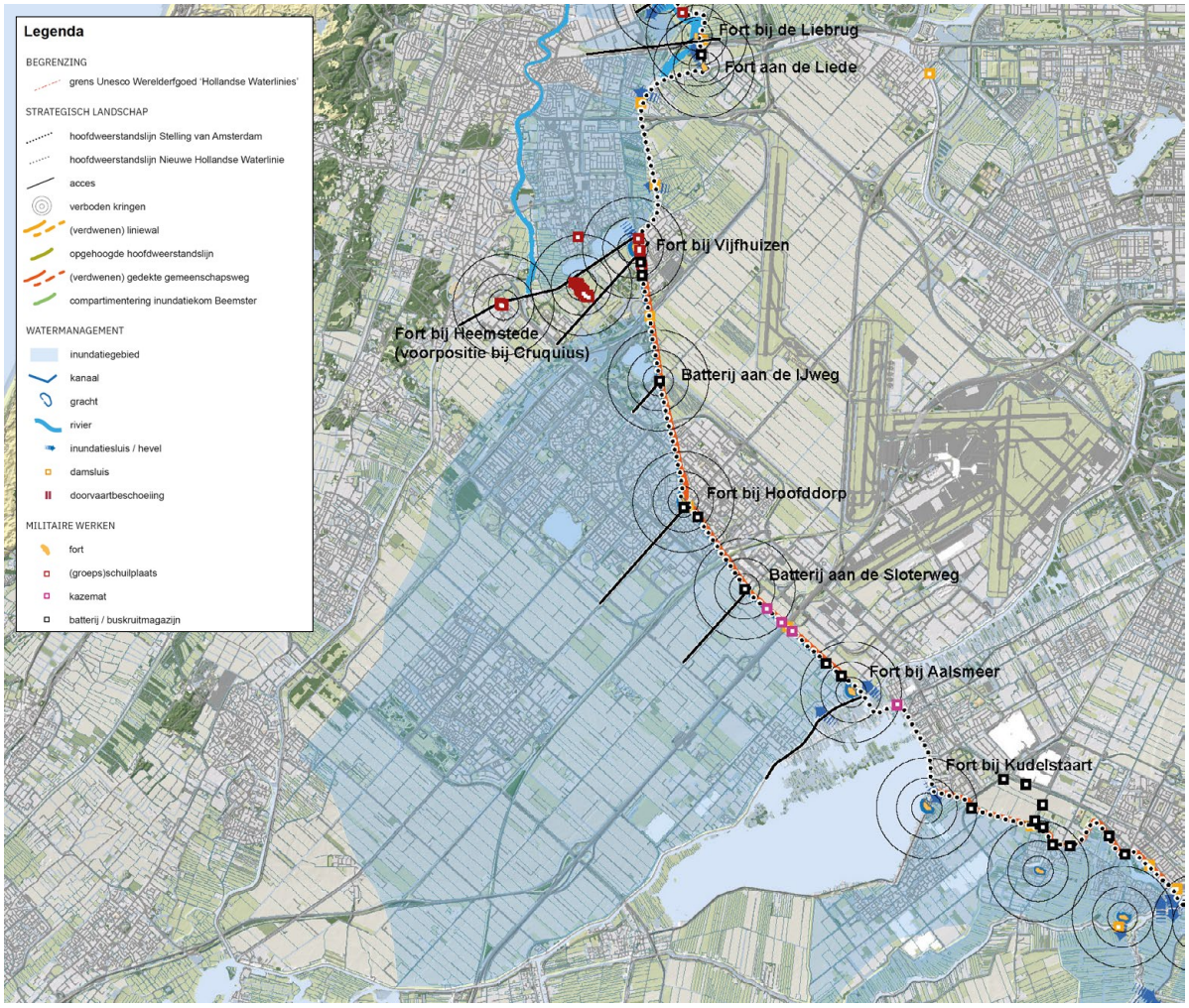

*Kaart uit 2000 (bron: topotijdreis).*




*Kaart uit 2020 (bron: topotijdreis).*

De Geniedijk en de forten zijn hierdoor over vrijwel de hele lengte ingekaderd door bebouwing en groengebieden. Alleen ten zuidoosten van Hoofddorp ligt de linie nog enigszins vrij. Door de verbreding van de A4 is deze met een flinke coupure doorsneden. De Geniedijk is hier met een fietsbrug kunstmatig weer doorgetrokken; een herkenbaar element dat nadrukkelijk refereert naar de Stelling van Amsterdam. In materiaal en ontwerp is gezocht naar een verwijzing naar de militaire functie, en beide zijden van de coupure zijn zichtbaar gemaakt vanaf de A4.

Momenteel is hier het Geniepark in ontwikkeling. Dit is een (nieuw) groen hart tussen Station Hoofddorp naar het zuiden tot aan de ringvaart. Aan de onveilige zijde wordt een strook open gehouden en aan de veilige zijde worden bomen geplant, in een gelid als wachters achter de Geniedijk.




*Totaaloverzicht strategisch landschap, watermanagement en militaire werken.*

## 5.9 Kernkwaliteiten Droogmakerij Haarlemmermeer

De analyse van het strategisch landschap, het watermanagement en de militaire werken geeft een specifiek beeld van kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam in de Droogmakerij Haarlemmermeer. Op basis daarvan zijn de kernkwaliteiten op regionaal niveau uit het Nominatiedossier in hoofdstuk 4 verder uitgewerkt en aangescherpt.

De specifieke kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam in Droogmakerij Haarlemmermeer zijn:
**Strategisch landschap:**

- Herkenbare en doorlopende hoofdweerstandslijn door stedelijk en agrarisch gebied met smalle open zones aan beide zijden.
- Geniedijk dwars door de Haarlemmermeerpolder, herkenbaar dankzij de duidelijke expressie van de lijn: autonoom over het landschap heen getrokken, met een sterk lineair karakter, een eenduidig profiel met begeleidend voorkanaal, achterkanaal en bomenrijen aan weerzijde van de liniewal (bedoeld als camouflage). Geniedijk met forten, batterijen en damsluizen, vormen een totaalontwerp.
- Duidelijke relatie van de hoofdweerstandslijn met accessen, de Ringvaart en Ringdijk van de Haarlemmermeerpolder, de Hoofdvaart, IJweg, Rijnlandweg en Aalsmeerderweg.
- Voorstelbaarheid van de inundatiekom door de eenvoudige opbouw van ringdijk en de Geniedijk die de droogmakerij in tweeën deelt.
- Nog bestaande smalle open ring rond de forten en batterijen.

**Watermanagement:**

- De Geniedijk is de langste inundatiekering die speciaal voor de Stelling van Amsterdam werd aangelegd.
- Voorkanaal ten behoeve van de waterverdeling en als verdedingsgracht, en achterkanaal voor transport langs de Geniedijk.
- Waterreservoir Liedeboezem met damsluizen bij Vijfhuizen, Halfweg, in de Fuikvaart, en bij Penningsveer.
- Damsluizen in de IJtocht en de Hoofdvaart.
- Inundatiesluizen en dubbele fortgrachten bij fort bij Vijfhuizen en fort bij Aalsmeer.

**Militaire werken:**

- Sterke onderlinge samenhang van forten en batterijen als een kralensnoer aan de Geniedijk.
- Ritmiek van forten en batterijen waarin het stramien van het droogmakerijlandschap terug is te lezen.
- Vooruitgeschoven post Fort bij Heemstede (Voorpositie bij Cruquius), ter ondersteuning van Fort bij Vijfhuizen en als bescherming van het gemaal.
- Forten en batterijen hebben een duidelijke positie aan de hoofdweerstandslijn en zijn daar zeer nauw mee verweven, Fort bij Vijfhuizen, Batterij aan de IJweg, Fort bij Hoofddorp, Batterij aan de Sloterweg, Batterij aan de Aalsmeerderweg en Fort bij Aalsmeer.
- Forten en aanvullende werken als capponières hebben een herkenbare samenhang.

# 6 UITGANGSPUNTEN

De gebiedsanalyses geven inzicht in hoe de uitzonderlijke universele waarde van het Werelderfgoedgebied, (die is vertaald naar de kernkwaliteiten), zich manifesteert in het specifieke gebied. Tevens geven ze inzicht in hoe hiermee om te gaan om te voorkomen dat er bij ontwikkelingen sprake zal zijn van aantasting.

Daartoe zijn uitgangspunten en ontwikkelingsrichtingen aangegeven in dit hoofdstuk. Deze gelden alleen voor het Werelderfgoedgebied (property), en niet voor andere erfgoedwaarden. De uitgangspunten zijn in dit hoofdstuk onderverdeeld per schaalniveau. Deze uitgangspunten zijn leidend en bindend bij eventuele ontwikkelingen. Naast deze uitgangspunten per schaalniveau, zijn op het schaalniveau van de ensembles ook ambities en kansen geformuleerd. Deze dienen voornamelijk als bron van inspiratie voor eventuele ontwikkelingen.

## 6.1 Algemeen

De Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam hebben een samengestelde structuur van militaire en landschappelijke objecten, die zijn unieke waarde dankt aan de manier waarop het militaire systeem op de topografie van het landschap is geprojecteerd. De vernuftige manier waarop controle werd uitgeoefend op het watersysteem, om dit tot bondgenoot te maken in de strijd tegen de vijand, is typerend voor de Hollandse omgang met het cultuurlandschap. De planmatige aanpak van dit 19e- / 20ste-eeuwse ‘grand project’ dwingt nog steeds bewondering af. Het behouden van de Waterlinies moet verder gaan dan alleen het bewaren van militaire objecten: het gaat om het verdedigingssysteem als geheel in samenhang met het cultuurlandschap waarin de linies zijn ingebed.
Omdat de Waterlinies hun militaire functie hebben verloren, moet er bovendien een stap verder worden gegaan dan alleen beschermen wat er nu is. Het relatief open gebied met militaire en waterstaatkundige objecten vervult een recreatieve functie voor bewoners en bezoekers en zorgt voor ‘lucht’ tussen de steeds toenemende bebouwing. Daarbij is publiek draagvlak een voorwaarde voor duurzaam behoud.

Op hoofdlijnen bevat de gebiedsanalyse, naast de uitwerking van de in de Hollandse Waterlinies aanwezige kernkwaliteiten en uitzonderlijke universele waarde van het UNESCO Werelderfgoed, inzicht in de uitgangspunten en ontwikkelingsruimte bij planvorming.

**Uitgangspunten voor ontwikkeling (Nominatiedossier)**
Op basis van de OUV/kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies, zoals beschreven in het nominatiedossier, zijn twee uitgangspunten geformuleerd voor ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies:

De kernkwaliteiten mogen niet worden aangetast. Dit geldt niet alleen in fysieke zin maar ook voor de visuele integriteit.

Aantasting houdt in dat er sprake is van gehele of gedeeltelijke afbraak van gebouwde objecten, doorsnijding, bebouwing, begroeiing of afgraving van landschappelijke Hollandse Waterlinies-elementen.

- Verlies van visuele integriteit betekent dat het Werelderfgoed visueel wordt aangetast door nieuwe ontwikkelingen, of die nu binnen of buiten de begrenzing van het Werelderfgoed gesitueerd zijn. Instandhouding van de visuele integriteit bestaat uit het bewaren van de zichtbaarheid van de samenhang in het systeem en van de zichtrelaties tussen de elementen. Bij ontwikkelingen is het ook van belang dat de schaal aansluit op die van de linie-elementen[8].

1. Eventuele ontwikkelingen versterken de kernkwaliteiten. Bij ontwikkelingen worden de kernkwaliteiten als uitgangspunt meegenomen en zo mogelijk verzilverd.

- Het tweede uitgangspunt betreft de potentie om middels ontwikkelingen de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies te versterken. Dit gaat over het inspelen op aanwezige kernkwaliteiten, zodat een ontwikkeling kwaliteit toevoegt aan het gebied en de beleefbaarheid daarvan. Plannen maken bijvoorbeeld niet alleen gebruik van het groene en open karakter van een groot deel van het gebied, maar versterken de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies.

**Betekenis van de Stelling van Amsterdam op vier schaalniveaus**

Maar hoe voorkom je aantasting van de kernkwaliteiten, en hoe zorg je ervoor dat de beschreven kernkwaliteiten worden versterkt bij ontwikkelingen in het gebied? Om daar concrete handvatten voor te kunnen bieden, benoemen we ruimtelijke principes voor de verschillende schaalniveaus waarop de Waterlinies ruimtelijke betekenis hebben:

1. de schaal van de Hollandse Waterlinies als totaalsysteem (zie achtergrond H3). Hierin worden algemeen geldende principes voor het verdedigingssysteem als geheel besproken;
2. de schaal van het deelgebied; Westelijke Duinrand en Droogmakerij Haarlemmermeer (zie achtergrond H5). Hierin worden de principes specifiek gemaakt voor het betreffende deelgebied;
3. het schaalniveau van het ensemble en aandachtsgebied. Ruimtelijke principes voor plekken waar de linie-elementen samen een logisch ensemble vormen, of waar om andere redenen specifieke ruimtelijke principes gelden, bijvoorbeeld vanwege de ruimtelijke dynamiek;
4. de schaal van de individuele elementen van de Waterlinie: de militaire werken, de waterstaatswerken, de accessen, en de hoofdverdedigingslijn

Deze vier schaalniveaus komen ook aan de orde in eerdere hoofdstukken van deze gebiedsanalyse, en zijn afgeleid uit bestaande beleidsstukken zoals het Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam. Spelregels uit dit beeldkwaliteitsplan, en uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie zijn indien relevant voor deze gebiedsanalyse overgenomen. Ook zijn bestaande uitgangspunten zoals beschreven in de Omgevingsverordening NH2020 (in verordening uitgewerkt als stellingzone, kernzone en monumentenzone) meegenomen. De ruimtelijke principes van de hoogste schaalniveaus worden steeds vertaald naar, en concreter gemaakt in, het onderliggende schaalniveau.
Deze gebiedsanalyse concentreert zich gezien het doel uitsluitend op de Hollandse Waterlinies. Andere cultuurhistorische kwaliteiten komen zeer beperkt aan de orde. Ook de ruimtelijke principes zoals hieronder geformuleerd hebben alleen betrekking op -kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies, en geven geen afgewogen en integraal beeld.

## 6.2 Schaalniveau 1 herkenbaarheid van de Hollandse Waterlinies als geheel

Op het schaalniveau van de Hollandse Waterlinies als geheel, vormt de Nieuwe Hollandse Waterlinie een verdedigingssysteem gelegen op de overgang van laag veengebied naar de hogere gronden, en is de Stelling van Amsterdam over het landschap gelegd in een ring rond de hoofdstad. De hoofdverdedigingslijn rijgt de forten aaneen, en verbindt de verschillende landschappen: de droogmakerijen, de veenpolders, het IJmeer, de Vechtplassen, de stedelijke omgeving van Utrecht en Amsterdam, en het rivierengebied.

Op dit schaalniveau is het van belang om de waarde van de Waterlinies als continue landschappelijke zone herkenbaar te houden en waar mogelijk te versterken.

8 De principes voor visuele integriteit zijn uitgewerkt in: Visuele Integriteit Waterlinies. Advies Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2018.

**Uitgangspunten voor ontwikkeling binnen het schaalniveau van de Hollandse Waterlinies als geheel**

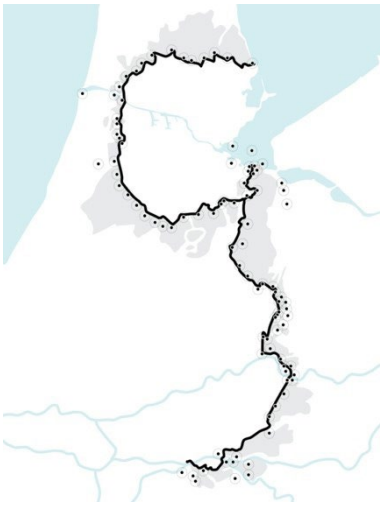
- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt bijzondere aandacht besteed aan het realiseren van kwaliteit in dit waardevolle gebied.
- Maak het samenhangende stelsel van strategisch landschap, watermanagement en de militaire werken beter zichtbaar en beleefbaar.
- De maat, schaal en vorm van nieuwe ontwikkelingen is passend in het landschap en wordt afgestemd op de elementen van de linie.
- Behoud en herstel de continuïteit van de hoofdweerstandslijn als lineaire hoger gelegen structuur in het landschap, als begrenzing van de inundatiekommen (onveilige zijde) en het te verdedigen gebied (veilige zijde).
- Behoud en versterk de herkenbaarheid van het aanwezige contrast tussen de veilige en onveilige zone.
- Behoud de openheid van de inundatiekommen waar deze nog aanwezig is.



*Hoofdweerstandslijn als ruggegraat en doorgaande lijn.*

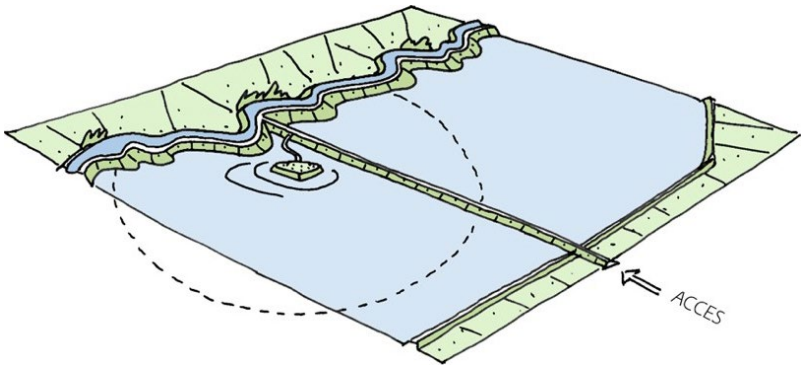


*Contrast tussen veilige en onveilige zijde.*



*Openheid schootsvelden, zicht op accessen.*

- Behoud de openheid van de verboden kringen en schootsvelden waar deze nog aanwezig is.
- Behoud de zichtlijnen vanuit de militaire werken op het acces en, indien relevant, naar andere militaire werken.
- Behoud de accessen in samenhang met de bijbehorende militaire werken.
- Behoud de herkenbaarheid van het watermanagementsysteem.




*Behouden en herstellen van het zicht vanuit het fort op het acces en vrijhouden van (bestaande) openheid binnen verboden kringen en schootsvelden (bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie).*

## 6.3 Schaalniveau 2 herkenbaarheid van de Hollandse Waterlinies in de Westelijke Duinrand en de droogmakerij Haarlemmermeer

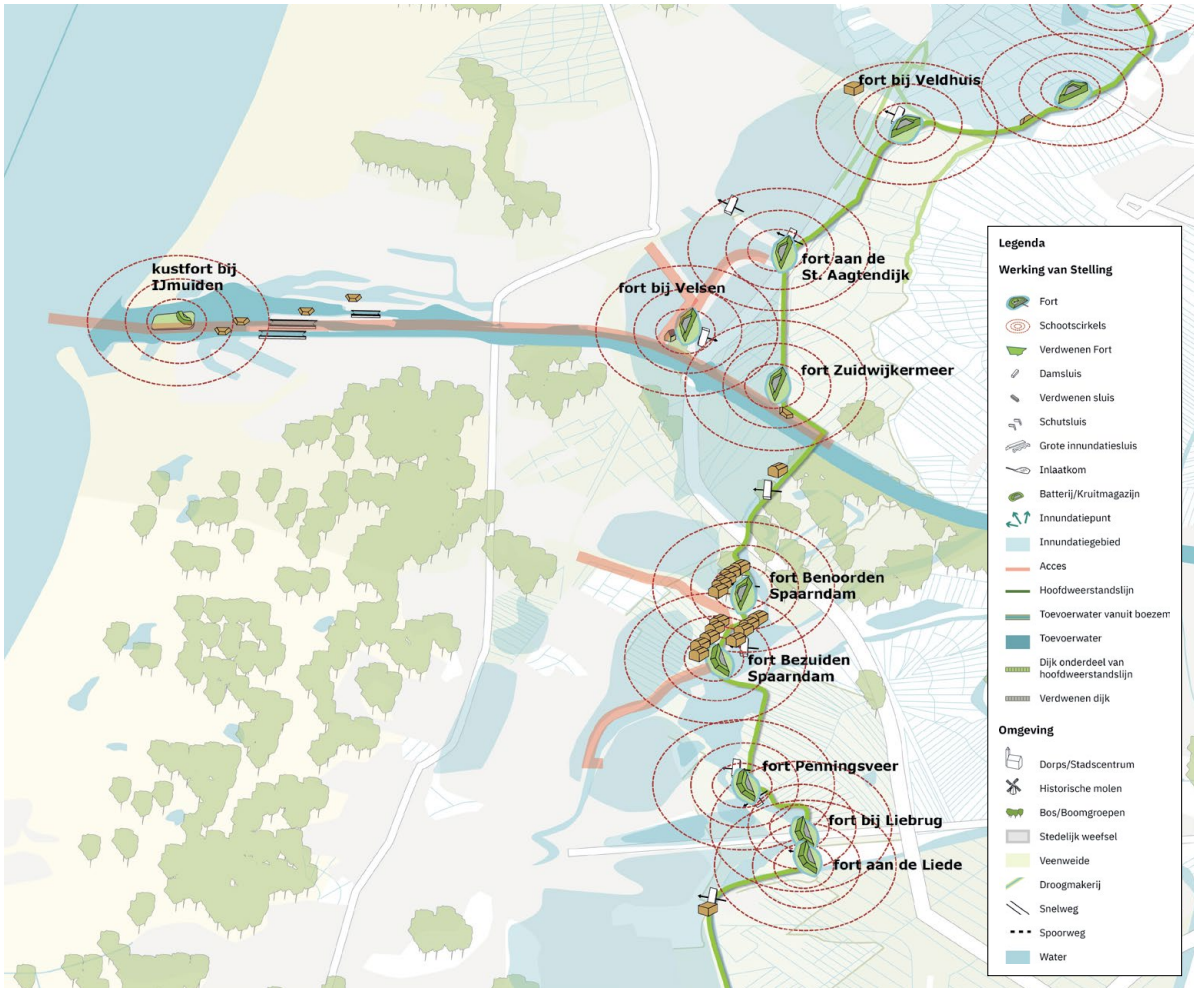
Stelling van Amsterdam-West kent twee typen landschappen, het landschap van de kust, met duinen, strandwallen en strandvlakten, en de droogmakerij van het Haarlemmermeer. De manier waarop de Stelling van Amsterdam zich in dit landschap manifesteert verschillen in deze deelgebieden. Daarom krijgen de ruimtelijke principes bij ontwikkeling per deelgebied een andere nadruk, gericht op specifieke kernkwaliteiten zoals die zijn geanalyseerd en benoemd in hoofdstuk 5.

**Westelijke Duinrand**

In de Westelijke Duinrand is de Stelling sterk gekoppeld aan het landschap van het Oer-IJ met de dijken, de IJpolders en het Noordzeekanaal, en aan het veenpolderlandschap langs de veenrivieren Spaarne en Liede bij Haarlem. De hoofdweerstandslijn heeft een samengesteld karakter en in de vorm van oudere dijken en specifiek voor de Stelling aangelegde liniedijken en is op veel plekken, met name in het deel ten noorden van het Noordzeekanaal, goed herkenbaar. De forten liggen op logische plekken waar waterwegen, wegen en spoorwegen de hoofdweerstandslijn snijden.

De beleving van de openheid van de Stelling is in dit deelgebied omgekeerd; aan de 'onveilige' buitenzijde wordt het zicht begrensd door de stadsrand van Beverwijk in het noorden van het deelgebied, en de stadsrand van Haarlem in het zuiden. Aan de 'veilige' binnenzijde is juist het open landschap van de Assendelverpolder en de Vereenigde Binnenpolder bij Spaarnwoude.

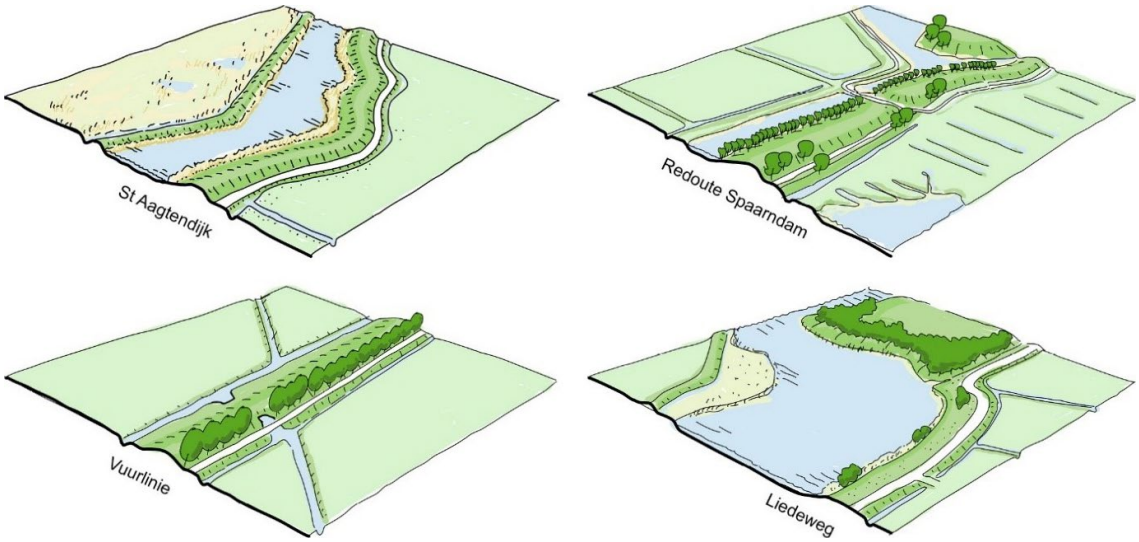
De Stelling van Amsterdam vormt een groene en open waterrijke zone met herkenbare dijken en een veelheid aan militaire werken. Dit is van grote waarde voor het drukke stedelijk gebied. De ruimtelijke principes bij ontwikkeling richten zich op het openhouden van het bestaande groene en open landschap, op het vergroten van de herkenbaarheid en continuïteit van de hoofdweerstandslijn, en op de zichtlijnen tussen de forten onderling, en op hun accessen.




*Hoofdkenmerken van het stellingsysteem in de Westelijke Duinrand met hoofdweerstandslijn, forten en accessen.*

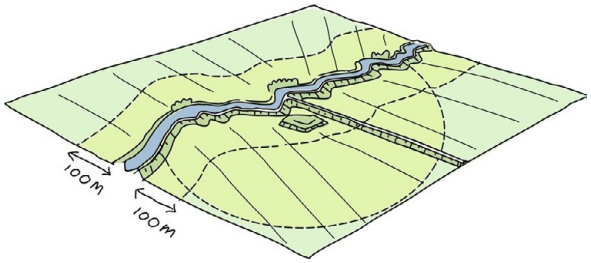
**Uitgangspunten voor ontwikkelingen op het schaalniveau van de Westelijke Duinrand**

- Zet in op de beleefbaarheid van het doorlopende, maar samengestelde karakter van de hoofdweerstandlijn, bestaande uit middeleeuwse dijken en specifieke liniewallen.




*Kenmerkende dijkprofielen binnen het samengestelde karakter van de hoofdweerstandslijn.*

- Geen nieuwe bebouwing in gebieden die nu nog open zijn in zone van 100 meter aan weerszijden van de hoofdweerstandslijn. Hierdoor blijft herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn in haar landschappelijke context behouden (Dit was als kernzone opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020).

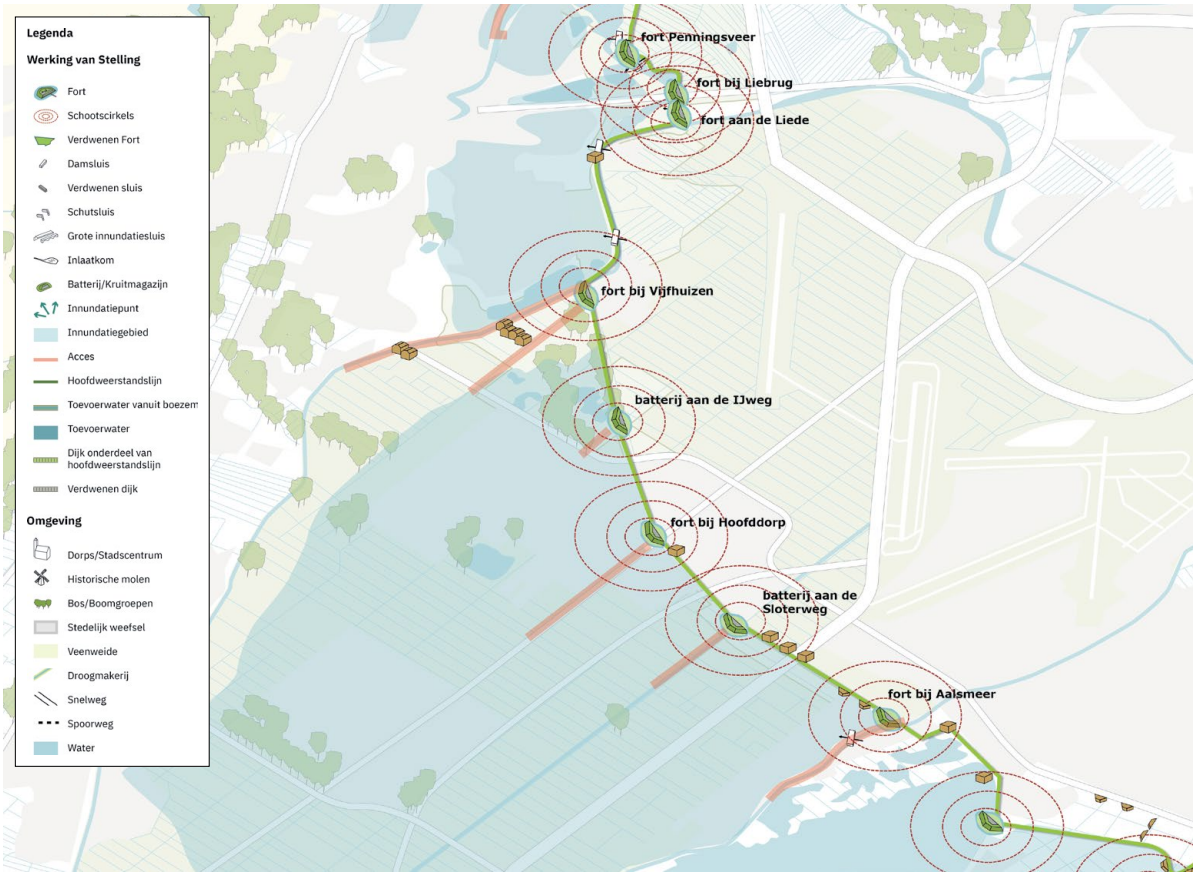



- Behoud de openheid in het inundatiegebied en de schootsvelden in de nog aanwezige smalle zone aan de onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn. en daarmee de voorstelbaarheid van de inundatie;
- Behoud de grote openheid aan de veilige zijde van de hoofdweerstandslijn ten behoeve van ademruimte voor de Stelling welke aan de onveilige zijde ontbreekt.
- De aanwezigheid van het liniesysteem is sturend op eventuele nieuwe ontwikkelingen. Deze dragen bij aan de leesbaarheid van het liniesysteem.
- Geen nieuwe bebouwing in de verboden kringen (kring van 1000m rond een fort (Dit was als kernzone opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020).
- Vergroot indien mogelijk de relatie tussen de forten en het landschap, door functies met natuur of waterberging in de schootsvelden van de forten te ontwikkelen.
- Behoud en versterk de relatie tussen de forten waar mogelijk door zichtlijnen te behouden of creëren.

**Droogmakerij Haarlemmermeer**

Om te voorkomen dat bij inundatie de hele Haarlemmermeerpolder zou onderlopen is halverwege de polder de Geniedijk aangelegd. De manier waarop deze dijk door de orthogonaal opgezette droogmakerij snijdt, geeft het een monumentale expressie. Door deze autonome ligging van deze lijn, is de Stelling in dit verstedelijkte en met infrastructuur doorsneden gebied, nog goed herkenbaar. Het voormalige inundatiegebied langs de dijk is grotendeels bebouwd, maar de omgeving van Nieuw Vennep is nog open, alhoewel de relatie met Geniedijk niet meer herkenbaar is.

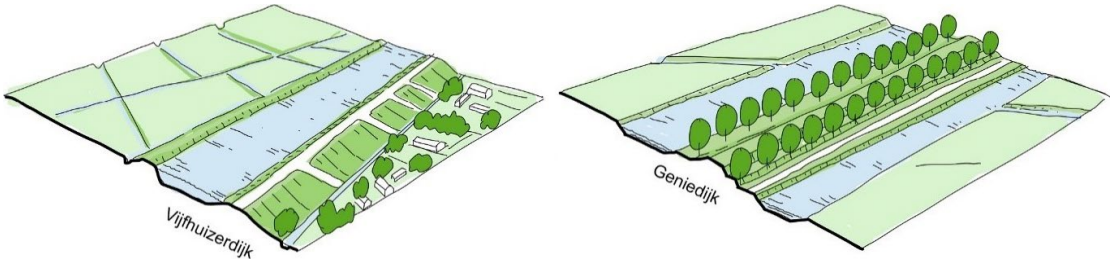
De ruimtelijke principes bij ontwikkelingen richten zich op het behouden en waar mogelijk accentueren van de doorgaande lijn van de Geniedijk, als structurerende lijn in de droogmakerij. De forten zijn, net als de Geniedijk, grotendeels opgenomen in het stedelijk weefsel, waardoor het behouden van openheid over een grote lengte lastig is. Wel is het behouden van een groen kader rond de forten en nadrukkelijke zichtrelatie met het acces een belangrijk aspect.




*Hoofdkenmerken van het stellingsysteem in de droogmakerij Haarlemmermeer met hoofdweerstandslijn, forten en accessen.*

**Uitgangspunten voor ontwikkelingen op het schaalniveau van de Haarlemmermeerpolder (tussen fort bij Vijfhuizen en het station Hoofddorp)**

- Behoud de herkenbaarheid van de Geniedijk en Vijfhuizerdijk als hoofdweerstandslijn.




*Kenmerkende dijkprofielen binnen het samengestelde karakter van de hoofdweerstandslijn.*

- Behoud de openheid langs de hoofdweerstandslijn ten behoeve van de herkenbaarheid, waarneembaarheid en continuïteit.
- Geen nieuwe bebouwing in gebieden die nu nog open zijn in een zone van 100 meter aan weerszijden van de hoofdweerstandslijn.
- Behoud het lineair karakter van de Geniedijk, een eenduidig en uniform profiel met voorkanaal, achterkanaal en bomenrij. Eventuele ingrepen volgen over de hele lijn dezelfde ruimtelijke spelregels.
- Bij eventuele nieuwe doorsnijdingen van de hoofdweerstandslijn wordt een zo smal mogelijke heldere coupure gecreëerd met parallelle wanden die de dwarsdoorsnede van de dijk verbeelden, waarbij de dijk als recreatieve verbinding behouden blijft.
- Versterk de continuïteit van de hoofdweerstandslijn in de Haarlemmermeerpolder en aangrenzende deelgebieden.
- Behoud en versterk de ruimtelijke kwaliteit van de Ringdijk rond de Haarlemmermeerpolder, als structurerend landschapselement en als inundatiekade dat de Haarlemmermeerpolder als inundatiepolder definieert.
- Behoud de groene ruimte rondom de forten. Geen nieuwe bebouwing in de verboden kringen (kring van 1000m rond een fort (Dit was als kernzone opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020).
- De aanwezigheid van het liniesysteem is sturend op eventuele nieuwe ontwikkelingen. Deze dragen bij aan de leesbaarheid van het liniesysteem.

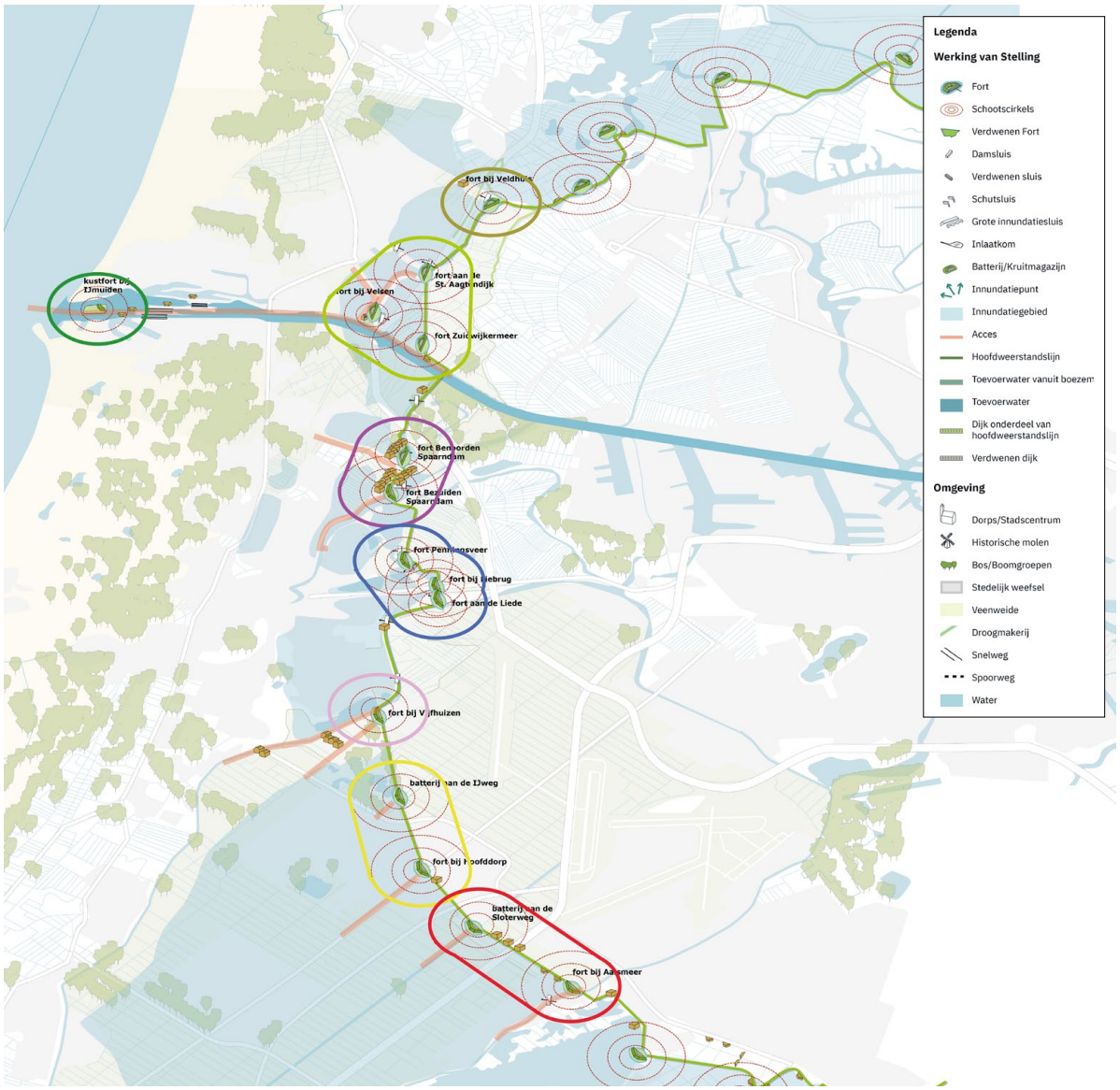
Voor het gebied in de Haarlemmermeer tussen het station Hoofddorp en de Ringvaart bij het fort bij Aalsmeer gelden vindt een specificatie van de kernkwaliteiten en de uitgangspunten voor ontwikkeling in dit gebied plaats. Deze specificatie is opgenomen in het Ontwikkelkader Erfgoed en Ruimte Geniedijk. De specificatie is noodzakelijk vanwege de ruimtelijke druk in dit gebied.

## 6.4 Schaalniveau 3 ensembles en aandachtsgebieden

Op de schaal van de landschappelijke ensembles markeren de elementen van de Waterlinies knooppunten en gradiënten in het landschap, en zorgen daarmee voor expressie van de samenhang tussen de linie -en het landschap. Dit is het schaalniveau waarop je de werking van het verdedigingssysteem het best zichtbaar kunt maken.

In de deelgebieden Westelijk Duinrand en Droogmakerij Haarlemmermeer zijn op veel plekken de samenhang tussen de verschillende linie-elementen nog goed zichtbaar. Daarom worden de plekken beschreven die een logisch ensemble vormen en aandachtsgebieden aangegeven, waar om andere redenen specifieke ruimtelijke principes gelden, bijvoorbeeld vanwege de ruimtelijke dynamiek.

Voor dit schaalniveau worden ruimtelijke principes gegeven om de relatie tussen de militaire elementen onderling, en de relatie met het landschap te behouden en te versterken.




*Logische ensembles en aandachtsgebieden in Amsterdam West.*

*Fort bij Veldhuis*
*Fortendriehoek*
*Positie bij Spaarndam*
*Kustfort IJmuiden*
*Positie aan de Liede*
*Fort bij Vijfhuizen*
*Omgeving Fort bij Hoofddorp*
*Omgeving Fort Aalsmeer*

**Fort bij Veldhuis**

Fort bij Veldhuis is een van de oudste betonnen forten in de Stelling naar het ontwerp uit 1897. Het fort bewaakte het acces Zuidermaatweg, de inundatiekade met sluizen, het omliggende inundatievlak en de spoorverbinding tussen Haarlem en Alkmaar in het 'onveilige' gebied . Op dit moment resteert een smalle open groene zone rondom het fort en er is weinig of geen lucht tussen de hoofdweerstandslijn en de A9 met aanliggend bebouwd gebied van Beverwijk en Heemskerk. Het behouden van deze zone is van belang voor de leesbaarheid van het Liniesysteem. In dit gebied is ook het omgekeerde ruimtelijke beeld rondom de hoofdweerstandslijn goed herkenbaar; een smalle vrije zone aan de inundatiezijde van de hoofdweerstandslijn, en juist een breed open en groen gebied aan de veilige zijde. Deze openheid aan de veilige zijde is van belang als een soort "ademruimte" voor de Stelling.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen Fort bij Veldhuis.

- Behoud de resterende smalle groene strook aan de onveilige zijde tussen Fort bij Veldhuis en de A9.
- Eventuele nieuwe ontwikkelingen vergroten de leesbaarheid van het stellingsysteem, door inundatiegebied opnieuw herkenbaar te maken, door bijvoorbeeld de verkavelingsstructuur, vernatting etc.
- Behoud het open groene gebied aan de veilige zijde van de hoofdweerstandslijn tot aan de Assendelverzeedijk (ademruimte voor de Stelling).
- Behoud het kenmerkende profiel van de Assendelverzeedijk met voorliggende inundatiekanaal en gracht.
- Behoud de inundatiekade met sluizen.
- Eventuele nieuwe ontwikkelingen aan de veilige zijde passen in het groene karakter van het landschap. Het oorspronkelijke verkavelingspatroon wordt zoveel mogelijk gehandhaafd, en waar mogelijk teruggebracht.



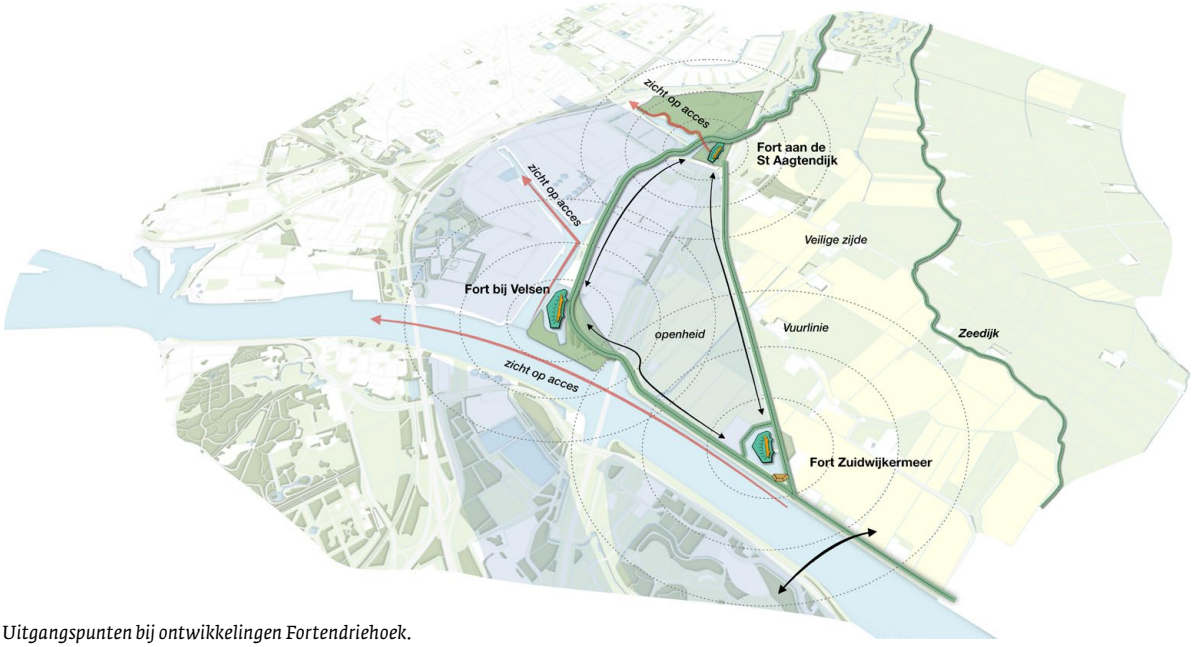

*Uitgangspunten bij ontwikkelingen omgeving Fort bij Veldhuis.*

**Fortendriehoek**

De extra versterking die nodig was bij de doorsnijding van de Stelling door het Noordzeekanaal, is herkenbaar in de fortendriehoek met Fort bij Velsen in een vooruitgeschoven positie. Verstedelijking, industrie en infrastructuur hebben de onderlinge samenhang tussen de linie-elementen, en ook de relatie met het Noordzeekanaal vertroebeld. De Vuurlinie (liniewal tussen de forten St. Aagtendijk en Zuidwijkermeer) als hoofdweerstandslijn vormt een zeer karakteristiek landschappelijk element dwars over het wegen en slotenpatroon van de Wijkermeerpolder.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen Fortendriehoek.

- Geen nieuwe bebouwing in de nog vrije ruimte in de “driehoek”.
- Behoud het open groene gebied aan de veilige zijde van de hoofdweerstandslijn, geen nieuwe bebouwing tot aan de Assendelverzeedijk (ademruimte voor de Stelling).
- Behoud het karakteristieke profiel van de Vuurlinie met voor- en achterkanaal, met daarin ook de herkenbaarheid van de verschillende damsluizen.
- Behoud de herkenbaarheid van het inundatiekanaal bij Fort bij Velsen en bij Fort aan de St. Aagtendijk.
- Versterk de onderlinge relatie tussen de forten, door zichtlijnen tussen de forten vrij te houden.
- Versterk de relatie tussen de forten en het acces gevormd door het Noordzeekanaal.



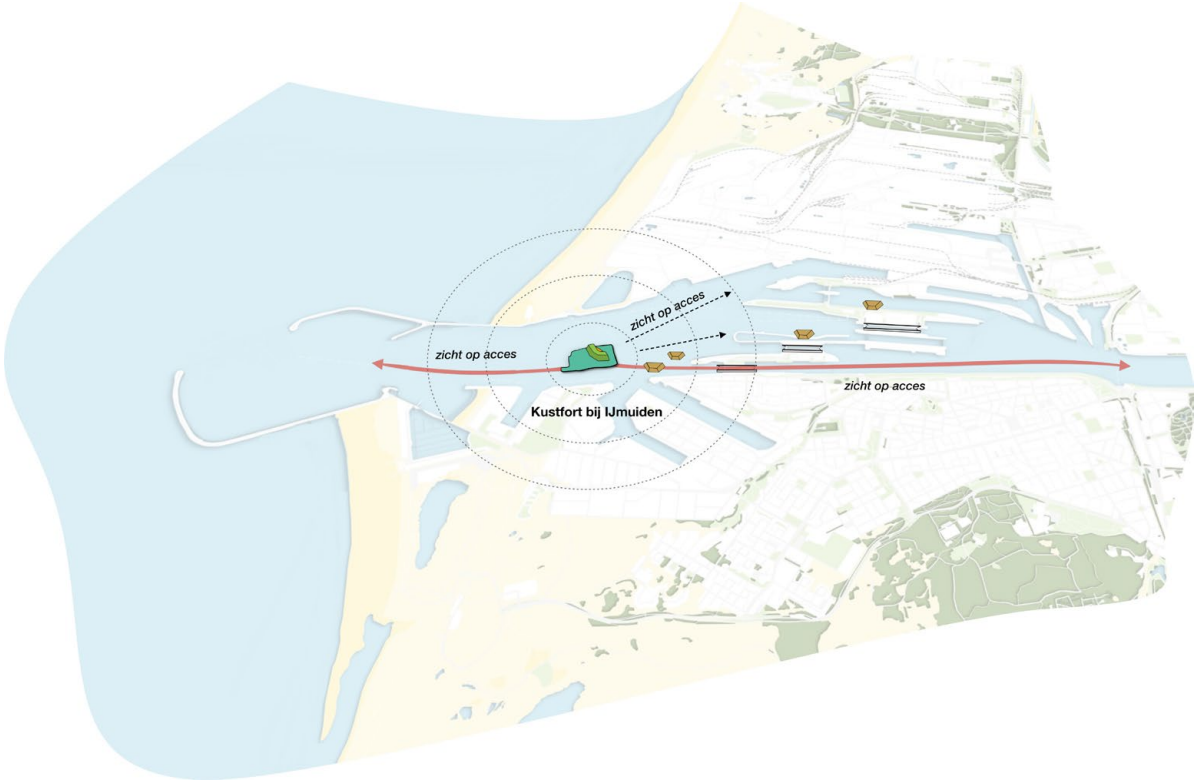

*Uitgangspunten bij ontwikkelingen Fortendriehoek.*

**Kustfort bij IJmuiden**

Als bescherming tegen dreiging vanuit de Noordzee werd in de monding van het sluizencomplex bij IJmuiden een fort aangelegd. Dat is nu gelegen op een eiland door een latere verbreding van het Noordzeekanaal en uitbreiding van de sluizen. Dit kustfort en samenhangende batterijen op het sluizencomplex vormt een vooruitgeschoven post van de Stelling van Amsterdam.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen Kustfort bij IJmuiden.

- Behoud de herkenbaarheid van de relatie tussen forteiland en sluizen.
- Behoud het zicht vanuit het fort op de monding van het Noordzeekanaal.
- Behoud het fort als eiland in de monding van het Noordzeekanaal, met breed water rondom.



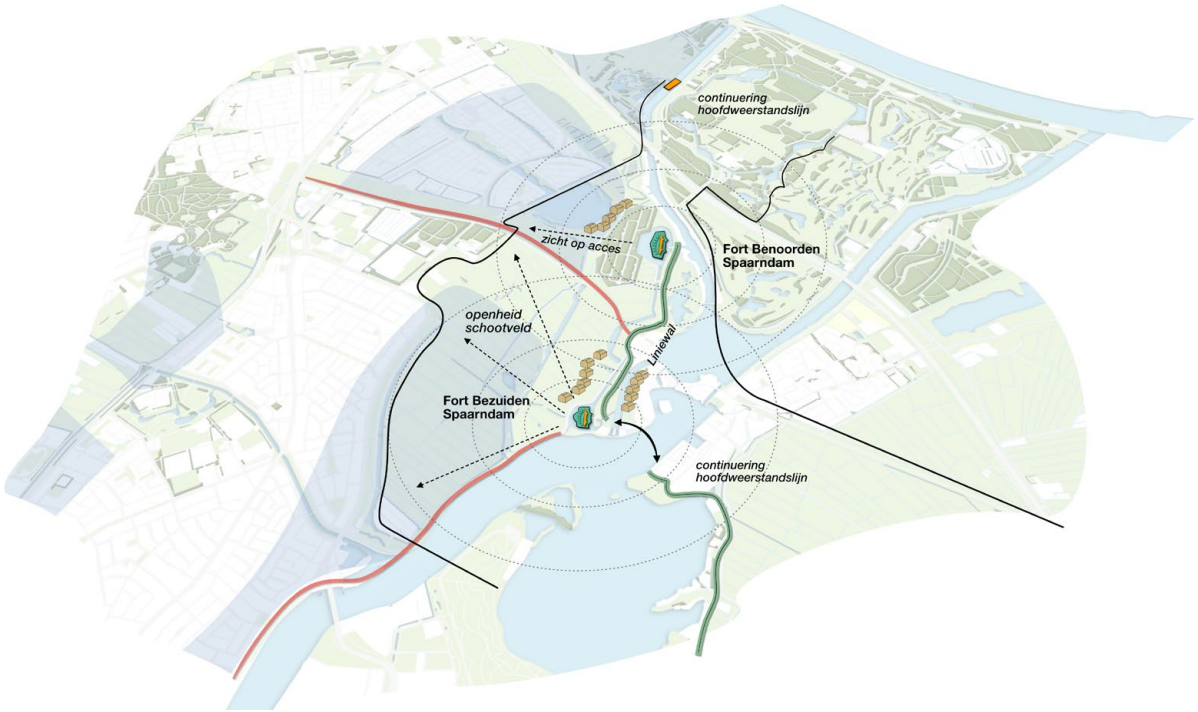

*Uitgangspunten bij ontwikkelingen rondom Kustfort IJmuiden.*

**Positie bij Spaarndam**

Bij Spaarndam, dat ooit de smalle passage vormde tussen IJ en het Spaarne, komen verschillende accessen samen. Het gaat voornamelijk om de Slaperdijk (onderdeel van de Zuider IJ- en Zeedijk die doorloopt tot Amsterdam), maar ook om de dijken en het vaarwater van Zijkanaal B en het Spaarne. Tussen de forten benoorden en bezuiden Spaarndam is een liniewal aangelegd om het dorp met belangrijke sluis aan de veilige zijde te houden. Deze is nog goed herkenbaar. Het schootsveld van Fort bezuiden Spaarndam is nog relatief open. De smalle landschappelijke strook die de linie hier vormt is van groot belang voor de herkenbaarheid en de continuïteit van de Stelling van Amsterdam.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen Positie bij Spaarndam.

- Behoud de groene en relatief open kwaliteit van de Stellingzone in dit gebied. Geen nieuwe bebouwing rond hoofdweerstandslijn of in de verboden kringen.
- Behoud de karakteristiek van de Positie bij Spaardam met duidelijke voorpositie met voorgracht, wal en grote concentratie betonnen werken met de smalle passage over de brede monding van het Spaarne.
- Behoud de karakteristiek van de liniewal tussen de forten.
- Behoud en versterk de openheid rond het acces Slaperdijk. Versterk de zichtrelatie tussen Fort benoorden Spaarndam en het acces door storende elementen te verwijderen.
- Eventuele nieuwe ontwikkelingen in het schootsveld zijn gericht op natuurontwikkeling of waterberging.
- Zorg voor een herkenbare en heldere continuering van de hoofdweerstandslijn, ook naar aangrenzende deelgebieden.



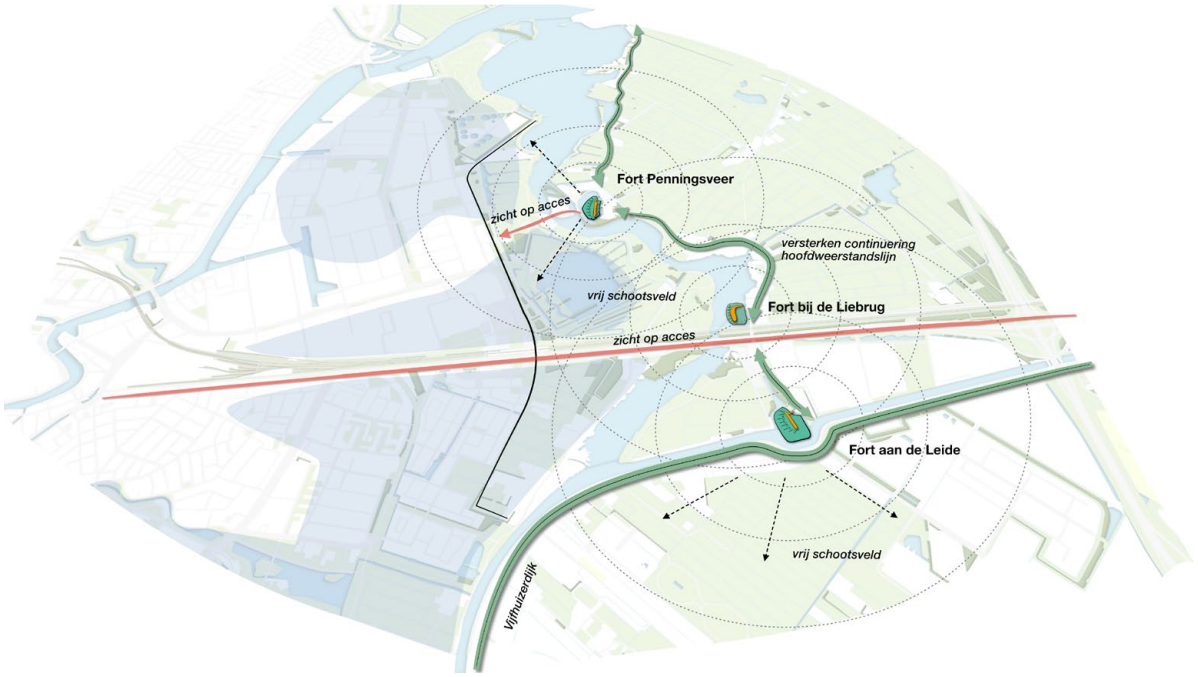

*Uitgangspunten bij ontwikkelingen rondom de Positie bij Spaarndam.*

**Positie aan de Liede**

Ten zuiden van de Positie bij Spaarndam ligt de Positie aan de Liede. Deze bestaat uit Fort Penningsveer, Fort bij de Liebrug en Fort aan de Liebrug. De hoofdweerstandslijn langs de Liede wordt doorsneden door de accessen van de Oude Haarlemse weg bij Fort Penningsveer en de zeer belangrijke verbinding tussen Haarlem en Amsterdam, met trekvaart, weg en spoor, met twee forten (Fort bij de Liede en -aan de Liede). Met name de relatie tussen fort bij de Liebrug en de spoorlijn is zeer goed herkenbaar. De voormalige schootsvelden van de forten bestaan grotendeels uit water en relatief open (recreatie)landschap. De relatie tussen Fort bij de Liebrug en Fort aan de Liede is vertroebeld door de bedrijvigheid die ten zuiden van spoor en snelweg is ontwikkeld. Het openhouden van bestaand groen landschap, het vergroten van de herkenbaarheid van de relatie tussen de forten onderling als samenhangende Positie, en het zicht van de forten op hun accessen zijn hier van groot belang.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen Positie aan de Liede.

- Behoud de resterende openheid binnen de schootsvelden. Geen nieuwe bebouwing rond hoofdweerstandslijn of in de schootsvelden.
- Zet in op het opruimen van storende elementen in de open schootsvelden.
- Versterk de relatie tussen forten en acces door zichtlijnen te creëren vanuit het fort richting het acces.
- Behoud het open groene gebied aan binnenzijde van de hoofdweerstandslijn tot aan de A9, (ademruimte voor de Stelling).
- Versterk de relatie tussen Fort bij de Liebrug en Fort aan de Liede door een continue route, en ruimte rond de hoofdweerstandslijn.
- Versterk de continuïteit van de hoofdweerstandslijn door een (recreatieve) verbinding te creëren richting de Vijfhuizerdijk.



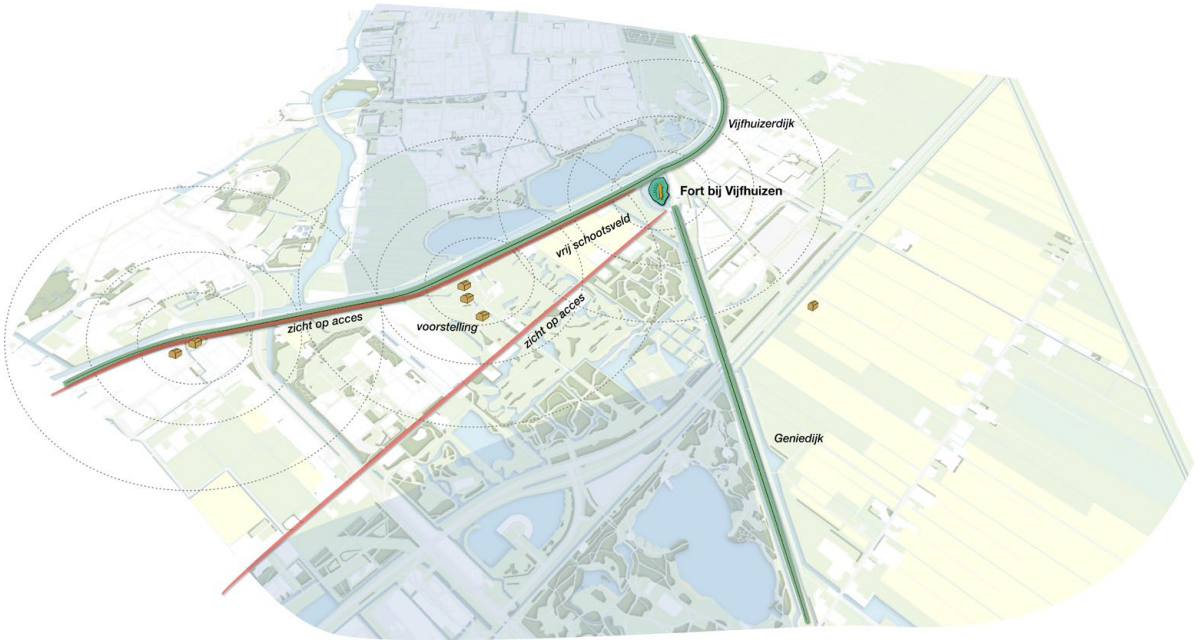

*Uitgangspunten bij ontwikkelingen rondom de Positie aan de Liede.*

**Fort bij Vijfhuizen**

Bij Vijfhuizen gaat de hoofdweerstandslijn over van de Ringdijk van de Haarlemmermeer (Vijfhuizerdijk) richting de Geniedijk. Het fort heeft nog duidelijk zicht op de te bewaken accessen. Aan de achterzijde van het fort zijn houten kunstenaarswoningen gerealiseerd. Deze plek vormt een soort scharnierpunt tussen de speciaal ten behoeve van de Stelling aangelegde Geniedijk en de Ringdijk.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen Fort bij Vijfhuizen.

- Versterk het gebied rond het fort als “entree” voor de Geniedijk vanaf de Vijfhuizerdijk.
- Behoud de openheid rond het fort, geen nieuwe bebouwing in de verboden kringen.



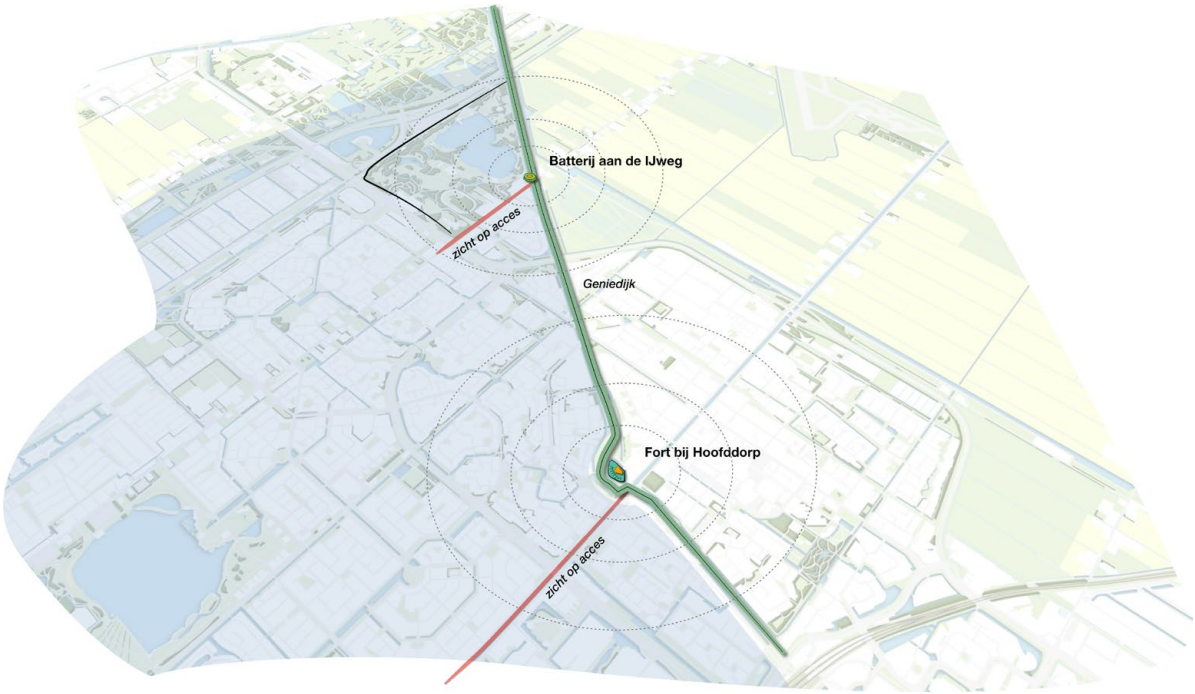

*Uitgangspunten bij ontwikkelingen rondom Fort bij Vijfhuizen.*

**Omgeving Fort bij Hoofddorp**

De Geniedijk loopt door Hoofddorp als een continue herkenbare en doorlopende lijn, met een eenduidig dijkprofiel. De dijk vormt niet alleen een cultuurhistorisch element, maar heeft ook grote waarde als recreatieve (groene) ruimte, als route en als structurerend element in stedelijk gebied.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen omgeving Fort bij Hoofddorp.

- Behoud de nog bestaande open groene ruimte langs de Geniedijk, en rond Fort bij Hoofddorp.
- Behoud en versterk de waarde van de Geniedijk en Fort Hoofddorp als groen, recreatief en structurerend element in stedelijk gebied.
- Behoud en versterk de relatie met Fort Hoofddorp en het acces, de Hoofdvaart en Batterij aan de IJweg met de IJweg.



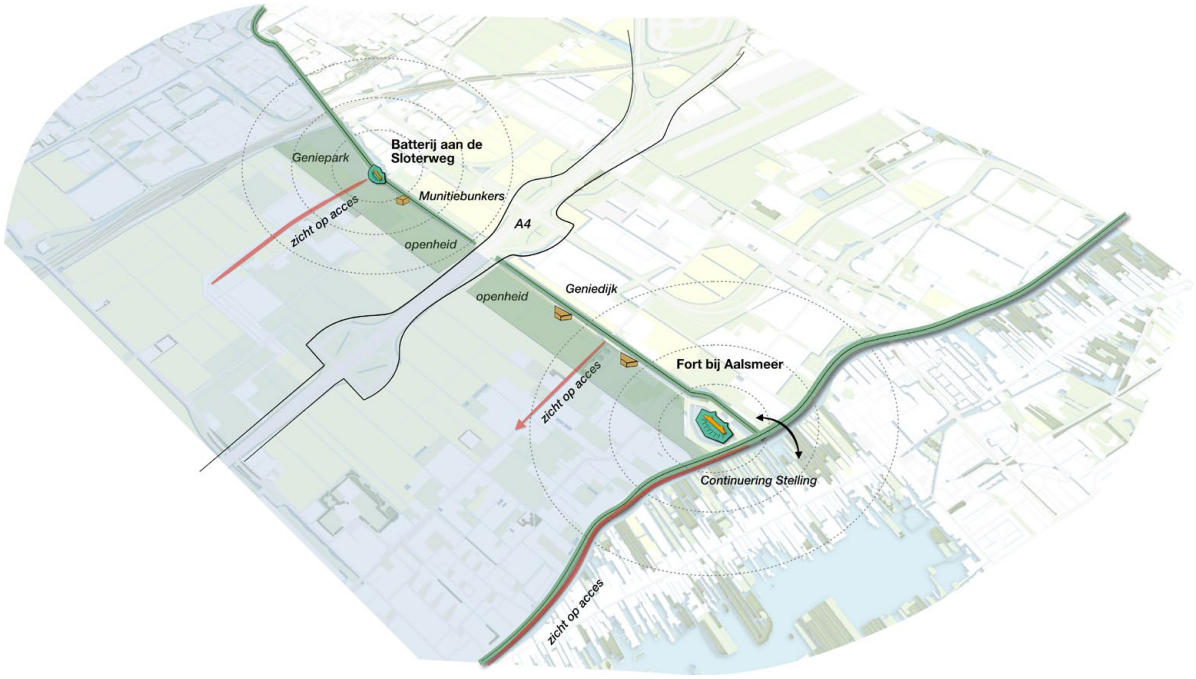

*Uitgangspunten bij ontwikkelingen omgeving Fort bij Hoofddorp.*

**Omgeving Fort Aalsmeer**

Tussen Hoofddorp en Fort Aalsmeer loopt de Stelling door een gebied met een zeer hoge dynamiek. Er is ruimte en openheid rondom de Geniedijk met een zeer gevarieerde invulling.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen omgeving Fort Aalsmeer.

- Behoud de nog bestaande smalle vrije zone langs de Geniedijk.
- Behoud de relatie tussen Fort (of batterij) en het acces.
- Behoud en versterk de waarde van de Geniedijk als groen, recreatief en structurerend element.
- Zorg voor een herkenbare continuering van de Stelling ten oosten van de Ringvaart.



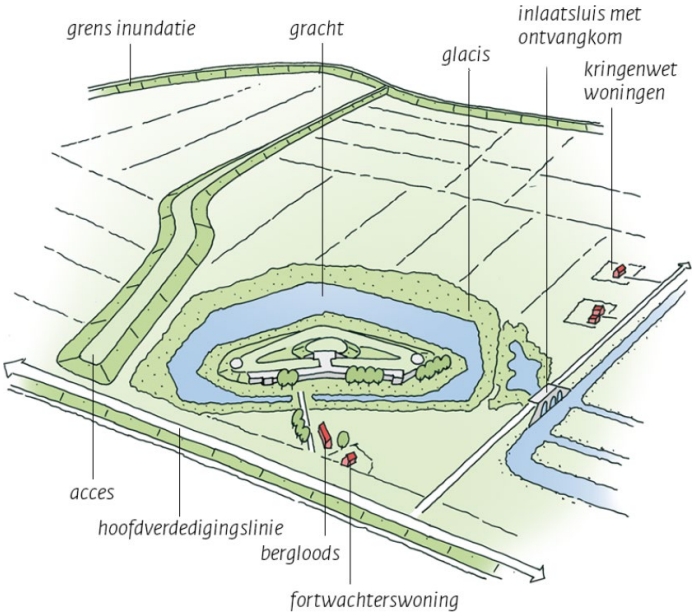

*Uitgangspunten bij ontwikkelingen omgeving Fort bij Aalsmeer (NB. de begrenzing Unesco Werelderfgoed zal hier nog wijzigen).*

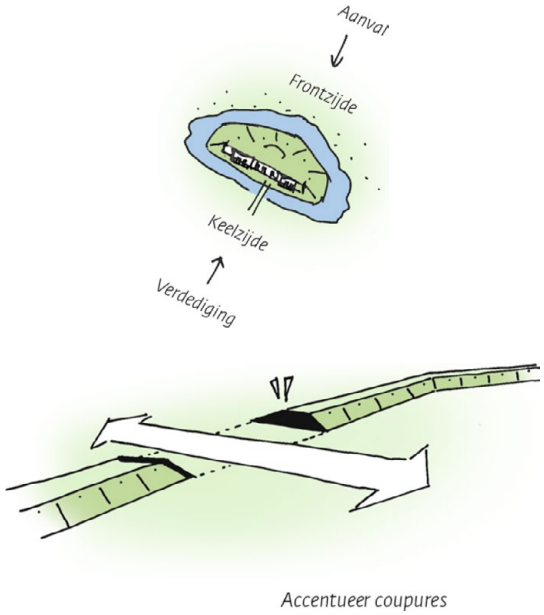
## 6.5 Schaalniveau van de losse elementen

De elementen van de linie worden als monument beschermd. Bij eventuele nieuwe ontwikkelingen dient met de volgende algemene ruimtelijke principes rekening worden gehouden.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen op het schaalniveau van de losse elementen.

- Laat investeringen in herontwikkeling van forten samenvallen met een integrale aanpak van fortterrein en schootsvelden.
- Behoud de herkenbaarheid van de groepsschuilplaatsen door de zichtbaarheid te handhaven en de onmiddellijke omgeving open te houden, handhaaf bij 'zwermen' groepsschuilplaatsen het onderling verband.
- Behoud van de karakteristiek van forten als vermomd landschapselement, met onderscheid tussen voorkant (frontzijde) en achterkant (keelzijde).
- Benadruk het contrast tussen de front- (aarde, water) en de keelzijde (baksteen, beton, staal) van de forten en (kust)batterijen.




- Gebruik historisch verantwoorde beplanting. Hierbij verwijzen we naar de studie Verscholen in het Groen, Een onderzoek naar de geschiedenis van beplantingen op de Stelling van Amsterdam (Nicky Schuurman, Landschap Noord-Holland).

# 7 BRONNEN


- Nieuwe Hollandse Waterlinie Uitbreiding van de Stelling van Amsterdam. UNESCO Nominatiedossier, Nationaal Project Nieuwe Hollandse Waterlinie. April 2019.
- Unesco nominatiedossier, bijlage 2 attributen., deel 1: strategisch landschap. Mei 2017.
- Dutch Water Defence Lines, Appendices Part II, Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Projectbureau Stelling van Amsterdam. December 2018.
- Historische Kaart Stelling van Amsterdam, Provincie Noord-Holland, via: https://geoapps.noord-holland.nl/app/sva/desk.htm
- Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie, Provincie Noord-Holland. Via: Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (noord-holland.nl)
  - Kaartlagen: Cultuurhistorische objecten, militaire structuren
- Provinciaal militair erfgoed, provincie Utrecht. Via: Provinciaal thema Militair erfgoed (arcgis.com)
  - Kaartlagen: Stelling van Amsterdam (lijnen, vlakken, punten), Nieuwe Hollandse Waterlinie (lijnen, vlakken, punten)
- Verkenning Linieperspectief 2030. Linielint in de Delta. Feddes Olthof landschapsarchitecten & Marinus Kooiman | Cultuurhistorische projecten. Februari 2017
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018. Provincie Noord-Holland.
- Bijzonder Provinciaal Landschap, 32 landschappen en kernkwaliteiten, Provincie Noord-Holland. November 2020.
- Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Noord-Holland. Juni 2019
- Provinciaal Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam, DHV en Feddes/Olthof landschapsarchitecten. September 2008.

HAARLEM, FEBRUARI 2023

## Colofon

**Uitgave**
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

**Fotografie**
Provincie Noord-Holland

**Grafische verzorging**
The Creative Hub

Haarlem, februari 2023

HOLLANDSE WATERLINIES
UNESCO WERELDERFGOED

PROVINCIE UTRECHT

Provincie Noord-Holland

# GEBIEDSANALYSE KERNKWALITEITEN HOLLANDSE WATERLINIES

## KERNKWALITEITEN, UITGANGSPUNTEN EN ONTWIKKELINGSRICHTING STELLING VAN AMSTERDAM ZUID



# COLOFON


| | |
|---|---|
| Uitgave: | Provincie Utrecht en Provincie Noord-Holland |
| Auteur(s): | Feddes/Olthof landschapsarchitecten i.s.m. Marinus Kooiman Cultuurhistorische Projecten |
| Status: | Definitief |
| Versiedatum: | november 2022 |

# INHOUDSOPGAVE


## 1. INLEIDING
1.1 Aanleiding en doel
1.2 Werkwijze en methodiek

## 2. KARAKTER VAN HET GEBIED
2.1 Huidige situatie
2.2 Landschappelijke karakteristiek

## 3. DE HOLLANDSE WATERLINIES, OUV EN KERNKWALITEITEN
3.1 Werking van het systeem
3.2 Kernkwaliteiten op basis van de OUV

## 4. KERNKWALITEITEN STELLING VAN AMSTERDAM ZUID
4.1 Stelling van Amsterdam Zuid
4.2 Ruimtelijke dynamiek na de Tweede Wereldoorlog
4.3 Hoofdlijn liniekenmerken Stelling van Amsterdam Zuid
4.4 Kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam Zuid

## 5. UITGANGSPUNTEN VOOR ONTWIKKELINGEN
5.1 Algemeen
5.2 Schaalniveau 1: Hollandse Waterlinies als geheel
5.3 Schaalniveau 2: Stelling van Amsterdam Zuid
5.4 Schaalniveau 3: Ensembles en aandachtsgebieden
5.5 Schaalniveau van de losse elementen

## BRONNEN

## BIJLAGEN
Bijlage I Begrippenlijst
Bijlage II Kansenkaart


HOLLANDSE WATERLINIES
UNESCO WERELDERFGOED

PROVINCIE UTRECHT

Provincie Noord-Holland

# HOOFDSTUK 1
# INLEIDING

## 1.1 Aanleiding en doel

### Aanleiding

De Hollandse Waterlinies zijn uniek én zijn op een bijzondere manier verbonden aan het Nederlandse Landschap. Nederland heeft daarom in 2019 bij UNESCO in Parijs het Nominatiedossier ingediend om de Hollandse Waterlinies op de werelderfgoedlijst te laten plaatsen vanwege de unieke waarden. De Hollandse Waterlinies worden gevormd door de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en de Stelling van Amsterdam (SvA). De SvA is al sinds 1996 Werelderfgoed, de NHW is een uitbreiding van het Werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam. De voordracht tot inschrijving van de uitbreiding op de Werelderfgoedlijst is door UNESCO goedgekeurd in juli 2021. Samen vormen beide linies nu één UNESCO Werelderfgoed: de Hollandse Waterlinies.

### Harmonisatie afweging ruimtelijke ontwikkeling in de Hollandse Waterlinies

Het Werelderfgoed 'Hollandse Waterlinies' loopt van de provincie Noord-Holland, via Utrecht en Gelderland tot in Noord-Brabant. De linieprovincies zijn als sitehouder verantwoordelijk voor het behoud en de bescherming van dit unieke erfgoed. Om het ook in de toekomst goed te kunnen beschermen stemmen provincies onderling het ruimtelijk beleid voor het Werelderfgoed op elkaar af. Deze harmonisatie van het gehele ruimtelijk beleid maakt het mogelijk om ruimtelijke ontwikkelingen overal binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam op eenzelfde manier af te wegen.

De gebiedsanalyses kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies leggen de basis voor deze harmonisatie door de kernkwaliteiten via dezelfde systematiek uit te werken en uitgangspunten voor ontwikkeling te formuleren. Deze gebiedsanalyse doet dat voor het gebied 'Stelling van Amsterdam Zuid'.

### Doel gebiedsanalyse

De uitzonderlijke universele waarde van het Werelderfgoed Hollandse Waterlinies mag niet worden aangetast (overgenomen instructieregel van het Rijk, art 7.4 van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving). In het nominatiedossier zijn de unieke waarden (OUV; Outstanding Universal Value) van de Hollandse Waterlinies uitgewerkt in drie kernkwaliteiten. Deze verschillen per gebied, onder andere omdat bij de aanleg van de Hollandse Waterlinies gebruik is gemaakt van de eigenschappen van het reeds aanwezige landschap. Het doel van de gebiedsanalyses is om meer inzicht te geven in waar en hoe de kernkwaliteiten zich manifesteren in het gebied, zodat ze duurzaam in stand gehouden kunnen worden en ingezet kunnen worden als bouwsteen voor ontwikkeling. De gebiedsanalyses schetsen welke kernkwaliteiten zich waar bevinden en wat hun belang is, zowel op zichzelf als in samenhang. Tevens is het doel om meer helderheid te geven hoe met de kernkwaliteiten is om te gaan, zodanig dat er geen sprake is van aantasting. Daarom worden per deelgebied van de Hollandse Waterlinies uitgangspunten en ontwikkelingsrichtingen meegegeven. Wat in een gebied uiteindelijk kan, blijft echter maatwerk.
Bij visie- en planvorming is een integrale afweging van aanwezige belangen nodig. Daarbij blijft de regel van het niet mogen aantasten van het Werelderfgoed altijd gelden.

De gebiedsanalyses vormen een document waarin nader staat uitgewerkt wat de kernkwaliteiten in elk deelgebied van de Hollandse Waterlinies zijn. De gebiedsanalyses zijn daardoor een hulpmiddel voor overheden en initiatiefnemers bij het toepassen van de regel dat de uitzonderlijke universele waarde (vertaald in de kernkwaliteiten) niet mag worden aangetast. Daarnaast kunnen de gebiedsanalyses gebruikt worden als inspiratiebron en bouwsteen voor verdere visie en planvorming in het gebied.

## 1.2 Werkwijze en methodiek

### Systematiek

Bij de beschrijving van de gebieden is allereerst het algemene landschappelijke karakter nader beschreven. Het aanwezige landschap vormde de basis voor het militaire systeem in het gebied.
Om meer inzicht te geven in de unieke universele waarde is in de gebiedsanalyses vervolgens meer uitgelegd over de achtergrond, het ontstaan en de werking van dit bijzondere militaire systeem en hoe de uitzonderlijke universele waarde zich vertaalt naar de kernkwaliteiten.

Hierna is meer ingegaan op de wijze waarop de uitwerking van het militaire systeem in het landschap van het deelgebied is vormgegeven. De gebiedsanalyses hebben uitsluitend betrekking op het militaire erfgoed van de Hollandse Waterlinies. Het andere aanwezige erfgoed wordt wel benoemd in relatie tot het karakter van het gebied en het landschap, maar dit wordt niet verder uitgewerkt. Daarmee zijn de gebiedsanalyses dus niet een integrale inventarisatie van al het aanwezige erfgoed. Het gaat bij de gebiedsanalyses uitsluitend om de kernkwaliteiten van het Werelderfgoed Hollandse Waterlinies.

De uitgangspunten en ruimtelijke principes van hoofdstuk 5 gelden uitsluitend voor de gebieden die gelegen zijn binnen het Werelderfgoed gebied.

### Leeswijzer

De gebiedsanalyse 'Stelling van Amsterdam zuid' komt tot stand via de volgende stappen:

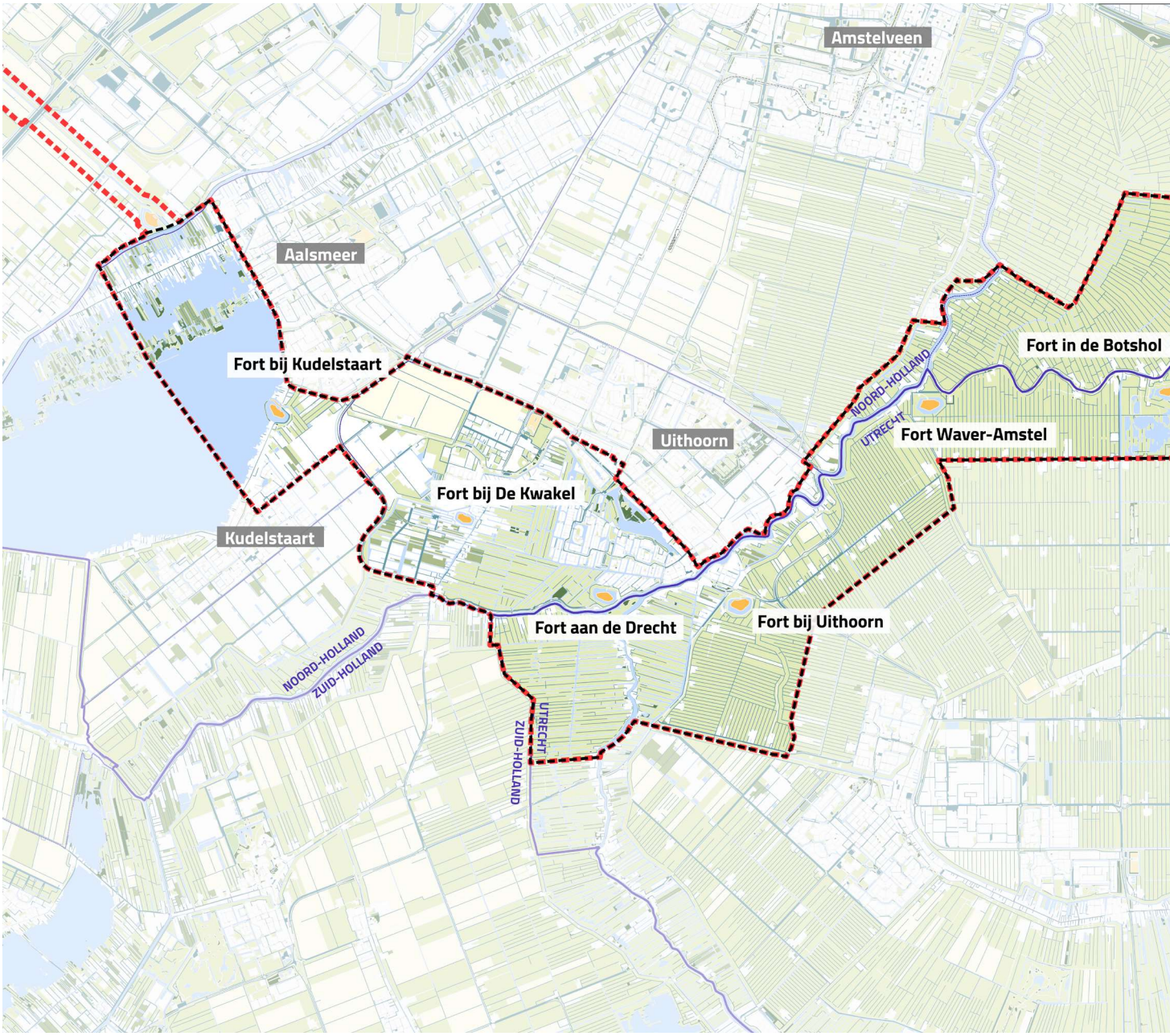
- Hoofdstuk 2 geeft een korte gebiedsbeschrijving: typeren van het huidig ruimtelijk karakter van het gebied;
- Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van hoe het systeem van de Hollandse Waterlinies werkte, en uit welke elementen het is opgebouwd;
- Hoofdstuk 4 gaat in op de werking van de Hollandse Waterlinies in dit deelgebied 'Stelling van Amsterdam zuid'. De kernkwaliteiten worden specifiek gemaakt voor dit deelgebied.
- Hoofdstuk 5 geeft uitgangspunten en ruimtelijke principes aan die helderheid geven hoe er bij ontwikkelingen voor gezorgd kan worden dat de kernkwaliteiten duurzaam in stand worden gehouden, niet worden aangetast en hoe deze kunnen worden ingezet ter versterking van de waarde en kwaliteit van het gebied. Deze uitgangspunten worden beschreven op verschillende schaalniveaus: de Nieuwe Hollandse Waterlinie als geheel, het specifieke deelgebied, de landschappelijke ensembles en aandachtsgebieden binnen het deelgebied, en tot slot voor de elementen van de waterlinie.

Als Bijlage I is een uitgebreide begrippenlijst van elementen van de Hollandse Waterlinies opgenomen.
Op de kansenkaart (Bijlage II) staat een aantal mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in dit deelgebied die de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies kunnen versterken. Dit is niet uitputtend. De kansen zijn uitsluitend geformuleerd vanuit de Waterlinies.

# HOOFDSTUK 2
# KARAKTER VAN HET GEBIED

## 2.1 Huidige situatie

Deelgebied Stelling van Amsterdam Zuid strekt zicht uit tussen de Vecht aan de oostzijde, en de ringdijk van de Haarlemmermeerpolder aan de westzijde. Dit deel van de Stelling van Amsterdam ligt gedeeltelijk in de provincie Utrecht en gedeeltelijk in de provincie Noord-Holland, en betreft delen van de gemeenten De Ronde Venen, Ouder Amstel, Amstelveen, Uithoorn en Aalsmeer. In het oosten is er een overlap tussen het verdedigingssysteem van de Stelling van Amsterdam en dat van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het deelgebied bestaat eigenlijk uit twee karakters; de Aalsmeerregio in het westen, waar de stad en kassenteelt prominent aanwezig zijn, en het veenlandschap van de Amstel, waar het landschap juist open is, en het contrast tussen de stad Amsterdam op de achtergrond en het hollandse weidelandschap groot is. De A2 doorsnijdt de Stelling aan de westzijde van Abcoude, en de spoorlijn tussen Amsterdam en Utrecht gaat langs de oostzijde van Abcoude. Het Amsterdam-Rijnkanaal snijdt het gebied bij Fort bij Nigtevecht.



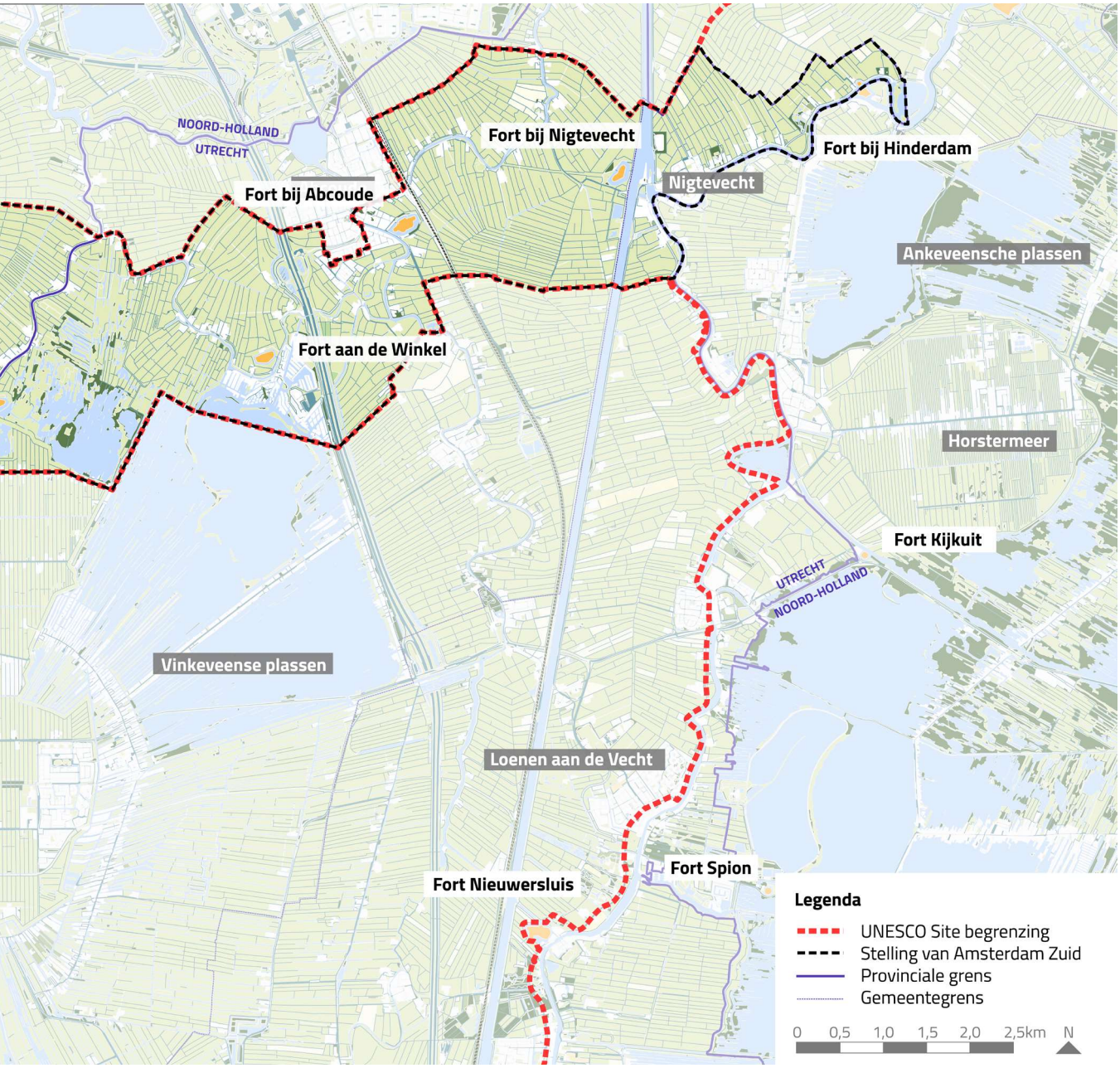

*Landkaart Stelling van Amsterdam-Zuid met UNESCO begrenzing*

## 2.2 Landschappelijk karakter

Het landschap bestaat uit droogmakerijen, veenweidegebieden en oeverwallen langs de diverse (veen)riviertjes. In de Aalsmeerregio zorgt de aanwezigheid van de bebouwing, kassen en infrastructuur ervoor dat de herkenbaarheid van het landschap, en specifiek van de Stelling van Amsterdam minimaal is. Het oostelijke deel, het veenweidelandschap van de Amstel is open, en ook de leesbaarheid van het verdedigingssysteem is hier groter.

### Veenweidelandschap van de Amstel

Hier vormen de rivier Amstel en riviertjes Oude Waver en Winkel de duidelijk herkenbare hoofdweerstandslijn van de Stelling van Amsterdam, met daarlangs de forten. Samen met het open en natte landschap is er daardoor sprake van een gaaf en herkenbaar Stellinglandschap. Het gebied is ten opzichte van het verstedelijkte deel aan de westzijde, minder aangetast en gaaf. Het veenrivierenlandschap wordt voornamelijk gebruikt als weide. Het veen is niet



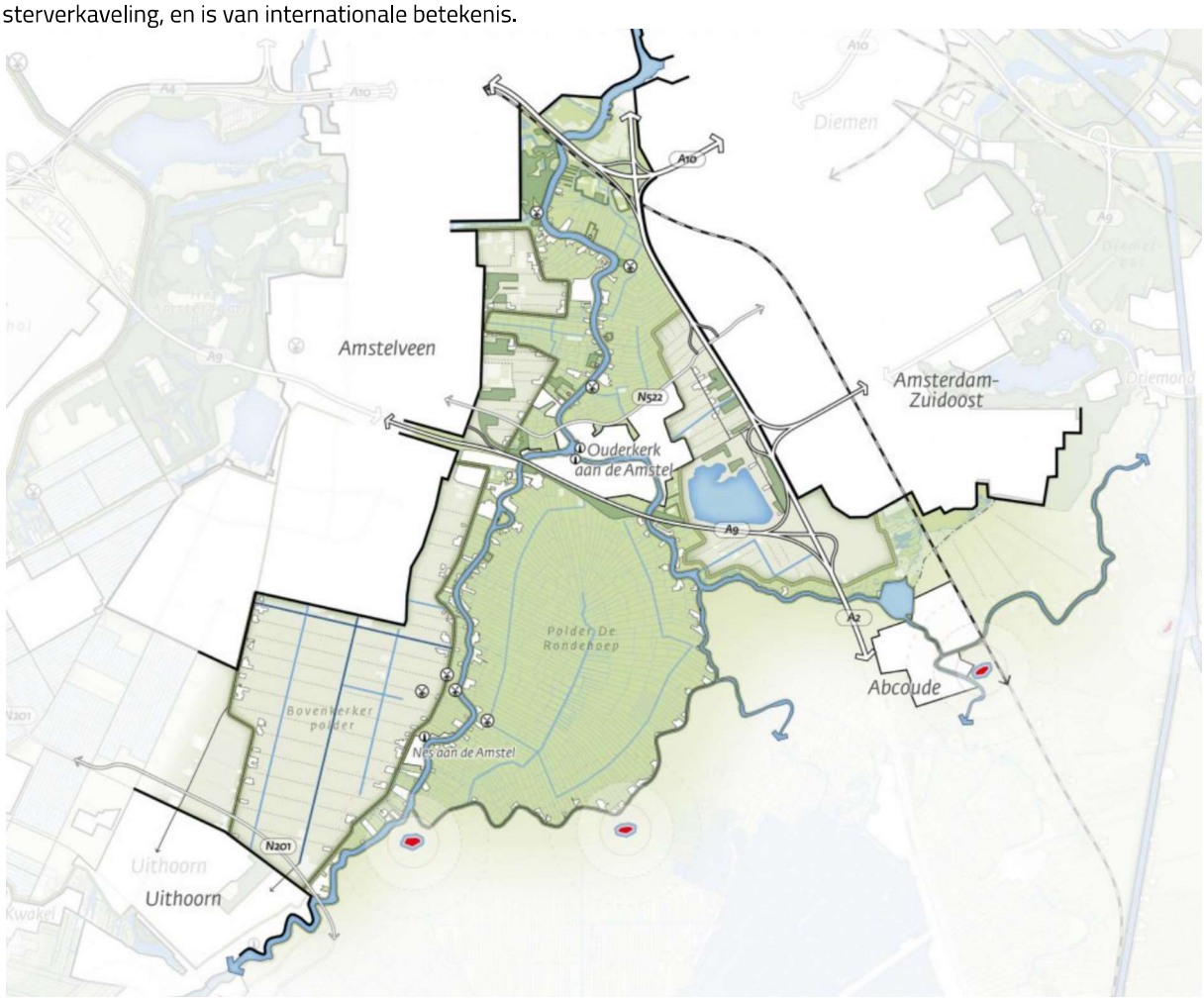
afgegraven. Het ligt daardoor hoger en wordt ook wel 'bovenland' genoemd (zie leidraad Landschap en Cultuurhistorie Amstelscheg, Provincie Noord-Holland). De verkaveling staat haaks op de rivieren. Door de slingerende rivieren zijn er uitwaaierende en toelopende verkavelingspatronen ontstaan. Deze verkavelingspatronen dateren van de vroege Middeleeuwen. De bochtige veenrivieren zijn historische structuren die van oudsher zorgen voor afwatering van het veengebied. Ze vormen belangrijke ruimtelijke dragers voor de bebouwing (o.a. boerderijen en buitenplaatsen) in het gebied en zijn samen met de dijken duidelijk zichtbare en continue lijnen in het landschap. Soms zijn ze voorzien van beplanting (geriefhout). Daarnaast zijn het lijnen waar vanaf het landschap beleefd wordt en hebben zij een recreatieve functie.
Aan de oostkant van de Bovenkerkerpolder ligt een verdichte rand bovenland langs de Amstel. Deze rand is intact gebleven tijdens verveningen.

### Droogmakerijen

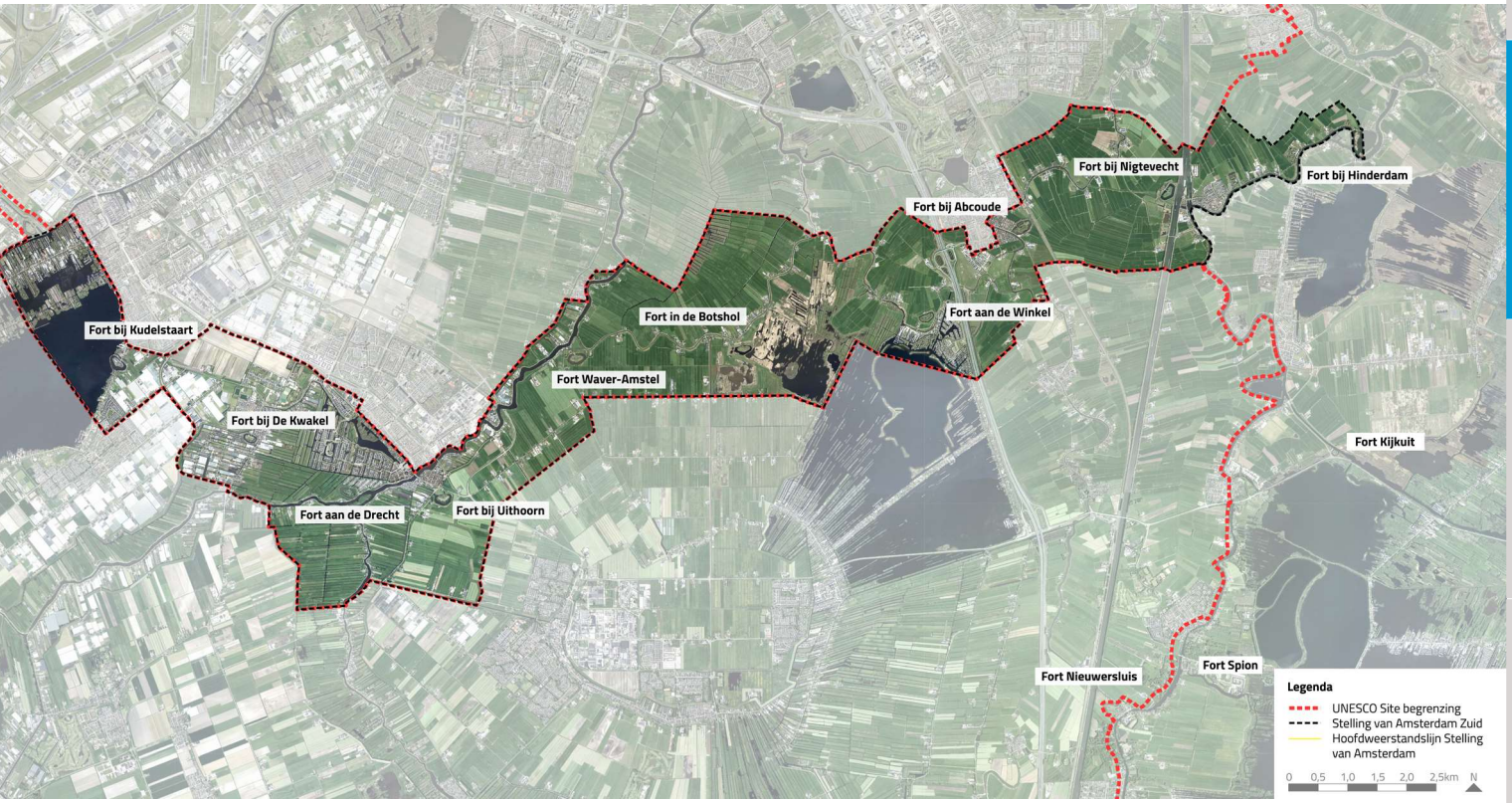
In contrast met het hoger gelegen veenweidelandschap vinden we in dit deelgebied de lager gelegen droogmakerijen, bemalen veenplassen die te herkennen zijn aan de sterk orthogonale verdeling.  Met name tussen Fort bij Uithoorn en Fort in de Botshol vormen de droogmakerijen een open landschap, waarin het goed voorstelbaar is hoe het land hier geinundeerd kon worden.

### Bijzonder provinciaal landschap Amstelscheg

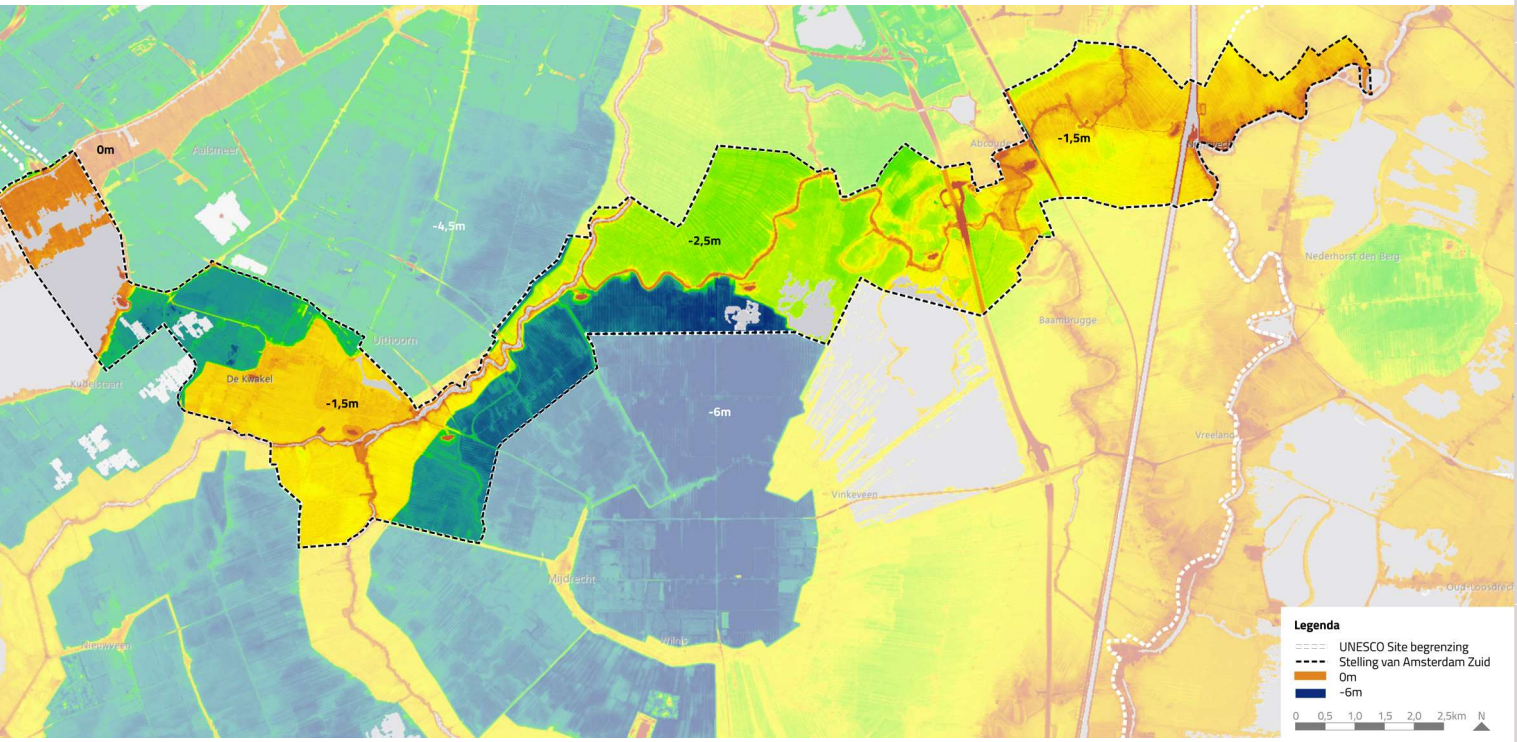
Een deel van de waterliniezone is onderdeel van het bijzonder provinciale landschap Amstelscheg (zie afbeelding Provinciaal landschap Amstelscheg, p.8). Dit geldt voor een gedeelte van de polder de Ronde Hoep, en het bovenland in de Bovenkerkerpolder. Polder de Ronde Hoep is een heldere landschappelijke eenheid met een kenmerkende sterverkaveling, en is van internationale betekenis.




*Provinciaal landschap Amstelscheg*




*Stelling van Amsterdam-Zuid*




*Hoogtekaart van Stelling van Amsterdam-Zuid. Op de kaart is het verschil tussen de hoger gelegen veenweidepolders en de diepere droogmakerijen goed te zien.*

# HOOFDSTUK 3
# DE HOLLANDSE WATERLINIES

## 3.1 Werking van het systeem

Zowel de Nieuwe Hollandse Waterlinie als de Stelling van Amsterdam zijn waterlinies. Het belangrijkste principe daarvan is onderwaterzetting (inundatie) van land, zodat de vijand het te verdedigen gebied niet kan bereiken. Het water houdt de vijand letterlijk op afstand. Een waterlinie heeft een 'veilig' binnengebied en een 'onveilig' gebied daarbuiten. Het onveilige gebied kon grotendeels onder water worden gezet. Daartussen ligt een lijn (hoofdweerstandslijn of hoofdverdedigingslijn) die vaak samenvalt met de grens tussen het wel en niet onder water te zetten gebied (inundatiekering). Op kwetsbare plekken, zoals bij doorgaande (water-)wegen en spoorlijnen werden verdedigingswerken (fort, batterij e.d.) gebouwd om zo de potentiële toegang te beveiligen. Deze accessen waren vaak niet te inunderen.

Het inundatiewater werd via een stelsel van sluizen in rivieren en kanalen aangevoerd.
Over grote lengte zijn deze hoofdlijnen van de Hollandse Waterlinies in het Nederlandse landschap terug te vinden. Toch laten de linies zeker geen uniform beeld zien. Het systeem moest in de praktijk steeds worden aangepast en verfijnd, als gevolg van de terreinkenmerken van de verschillende landschapstypen en de aanwezigheid van steden en dorpen, maar ook als reactie op ontwikkelingen in militaire techniek.

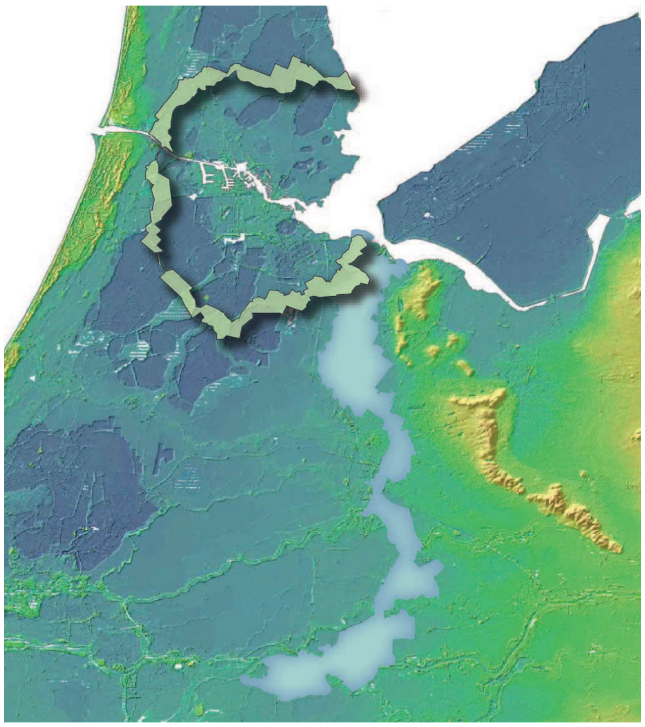


*Vogelvlucht van de Holland Waterlinies*

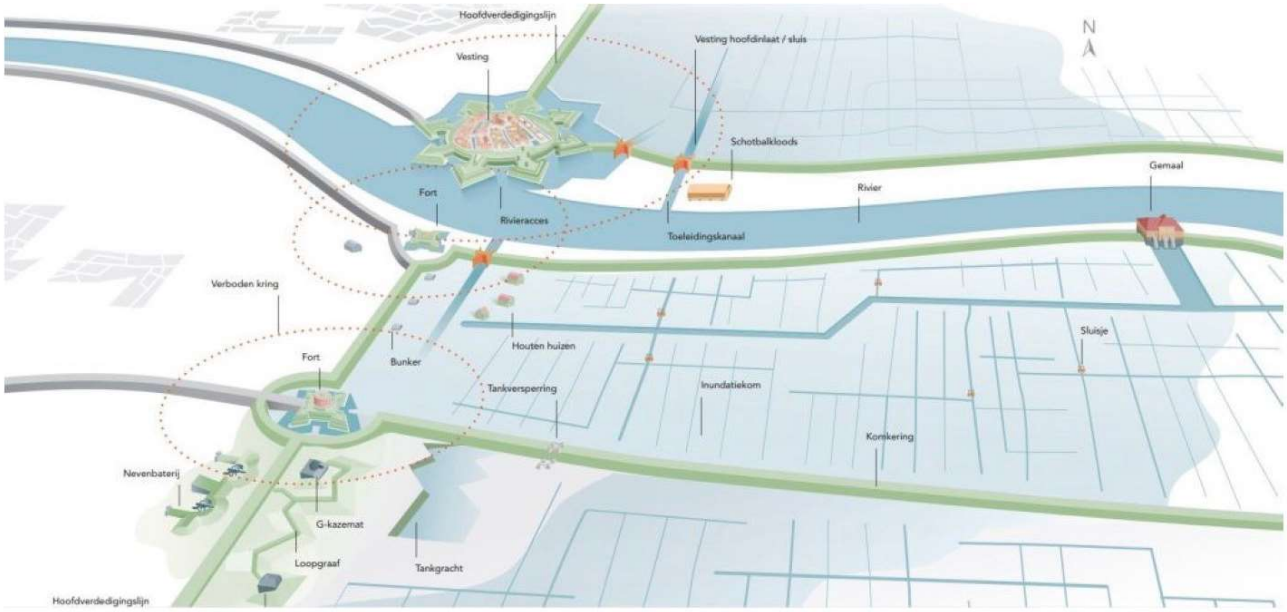
De beide waterlinies berusten op dezelfde verdedigingstechniek, maar kennen ook verschillen. Zo is de Nieuwe Hollandse Waterlinie, ontstaan uit de Oude Hollandse Waterlinie, gelegen op de overgang van de lage veengebieden naar de hogere zandgronden. De Stelling van Amsterdam is meer gesuperponeerd op het landschap als een ring op 15 tot 20 km afstand rond Amsterdam.



*Hoofdkenmerken van de Hollandse Waterlinies: een hoofdweerstandslijn die de grens tussen veilig en onveilig markeert, een gebied aan de buitenzijde van deze lijn dat geinundeerd kon worden, forten en andere verdedigingswerken op de zwakke plekken en accessen.*



*Nieuwe Hollandse Waterlinie op de overgang tussen lage veengebieden en hogere zandgronden, de Stelling van Amsterdam als gesuperponeerde ring rond Amsterdam*




*Illustratieve vogelvlucht waarop de hoofdlijnen van het defensief systeem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn weergegeven.*

## 3.2 Kernkwaliteiten op basis van de OUV

Om de status van werelderfgoed te krijgen, moet een erfgoedsite (cultuur, natuur of combinatie van beide) van Outstanding Universal Value (OUV) zijn, van uitzonderlijke universele waarde. Het erfgoed is dan uniek en onvervangbaar. De OUV wordt bepaald aan de hand van een set specifieke criteria. In het Nominatiedossier van de Hollandse Waterlinies (zie 1.1) is een Statement of Outstanding Universal Value (SOUV) opgenomen, een motivatie waarom de site werelderfgoed-waardig is. Deze SOUV sluit aan bij de eerder geformuleerde SOUV van de Stelling van Amsterdam, aangewezen als werelderfgoed in 1996, en geeft de toegevoegde waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie ten opzichte van de Stelling aan.

De SOUV noemt voor de Hollandse Waterlinies drie hoofdkenmerken die samen de OUV bepalen: het strategisch landschap, de waterstaatkundige werken en de militaire versterkingen. De hoofdkenmerken zijn vervolgens, met het oog op de doorwerking in Nederlandse ruimtelijke context, benoemd als drie kernkwaliteiten. Deze zijn opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en in de (interim) omgevingsverordening van de Provincie Utrecht en de omgevingsverordening NH2020.

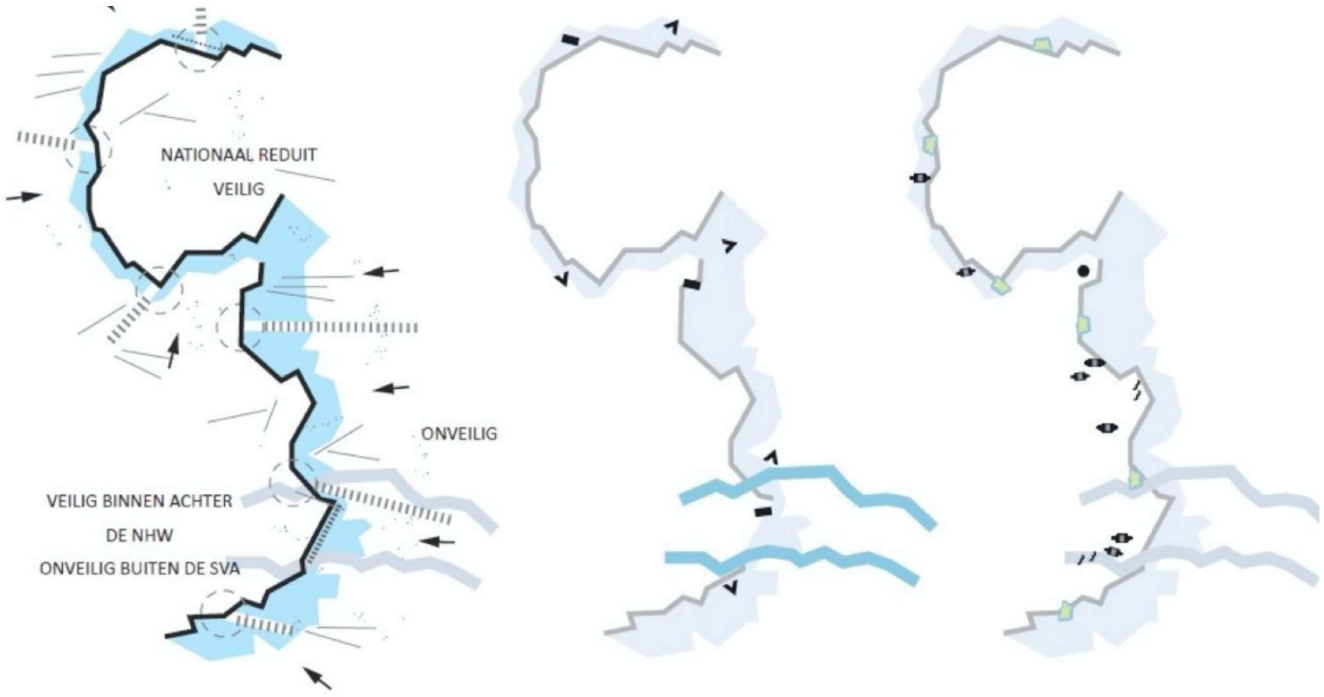
De drie kernkwaliteiten zijn als volgt uitgewerkt:

1. Strategisch landschap: Hoofdweerstandslijn (of hoofdverdedigingslijn), inundatiekommen en komkeringen, accessen, verboden kringen, houten huizen;
2. Watermanagementsysteem:
Waterwegen en inundatiekanalen (rivieren, inundatie- en toevoerkanalen), dijken en kaden (rivierdijken en polderkaden), inundatiesluizen (hoofdinlaat, sluizen en verspreidingsluizen), ondersteunende waterwerken (dammen, duikers, gemalen, uitlozingskommen, schotbalkenloodsen, plofsluizen /duikers);
3. Militaire werken: Vestingen, forten, werken, batterijen, stellingen, kazematten, groepsschuilplaatsen, andere militaire objecten (loopgraven, tankgrachten, versperringen, gedekte wegen).

In Bijlage I Begrippenlijst worden de verschillende elementen van de Hollandse Waterlinies verder toegelicht.

Alle landschappelijke en gebouwde elementen samen geven uitdrukking aan de de kernkwaliteiten en daarmee aan de OUV.




**Strategisch Landschap**

- Hoofdverdedigingslijn
- Komkeringen
- Inundatiekommen
- Accessen
- Verboden Kringen
- Houten huizen

**Watermanagementsysteem**

- Inundatiekaden
- Rivieren
- Inundatiekanalen
- Toevoerkanalen
- Uitlozings- en kwelkommen
- Hoofdinlaten
- Sluizen en dammen
- Schotbalkloodsen
- Gemalen

**Militaire Werken**

- Vestingen
- Forten, werken en batterijen
- Stellingen en verspreide werken
- Groepsschuilplaatsen
- Andere militaire objecten

*Visuele weergave van de drie kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies*

# HOOFDSTUK 4
# KERNKWALITEITEN STELLING VAN AMSTERDAM ZUID

We zoomen in dit hoofdstuk verder in op de Stelling van Amsterdam Zuid. Binnen het gebied worden in het Nominatiedossier twee deelgebieden onderscheiden (Bijlage dl II, 3 Landschappelijke analyse en karakteristieken): Aalsmeerregio en Veenweidelandschap van de Amstel. Het onderscheid tussen deze twee deelgebieden komt hieronder niet expliciet aan de orde. Waar mogelijk wordt het gebied in zijn geheel behandeld

## 4.1 Stelling van Amsterdam Zuid

### Het landschap voor de Stelling

Toen de Stelling van Amsterdam tegen het eind van de 19de eeuw werd aangelegd, was zowel het gebied aan de westkant van de Vecht als dat rond de Amstel en de kleinere veenstromen Oude Waver, Winkel en Angstel al eeuwenlang bewoond en in gebruik. In de Middeleeuwen waren de veenmoerassen in deze omgeving systematisch ontgonnen. De wat hoger gelegen rivieroevers fungeerden daarbij veelal als ontginningsbasis. Haaks op de ontginningsbasis werden evenwijdige sloten gegraven om het veen te ontwateren en voor agrarisch gebruik geschikt te maken.

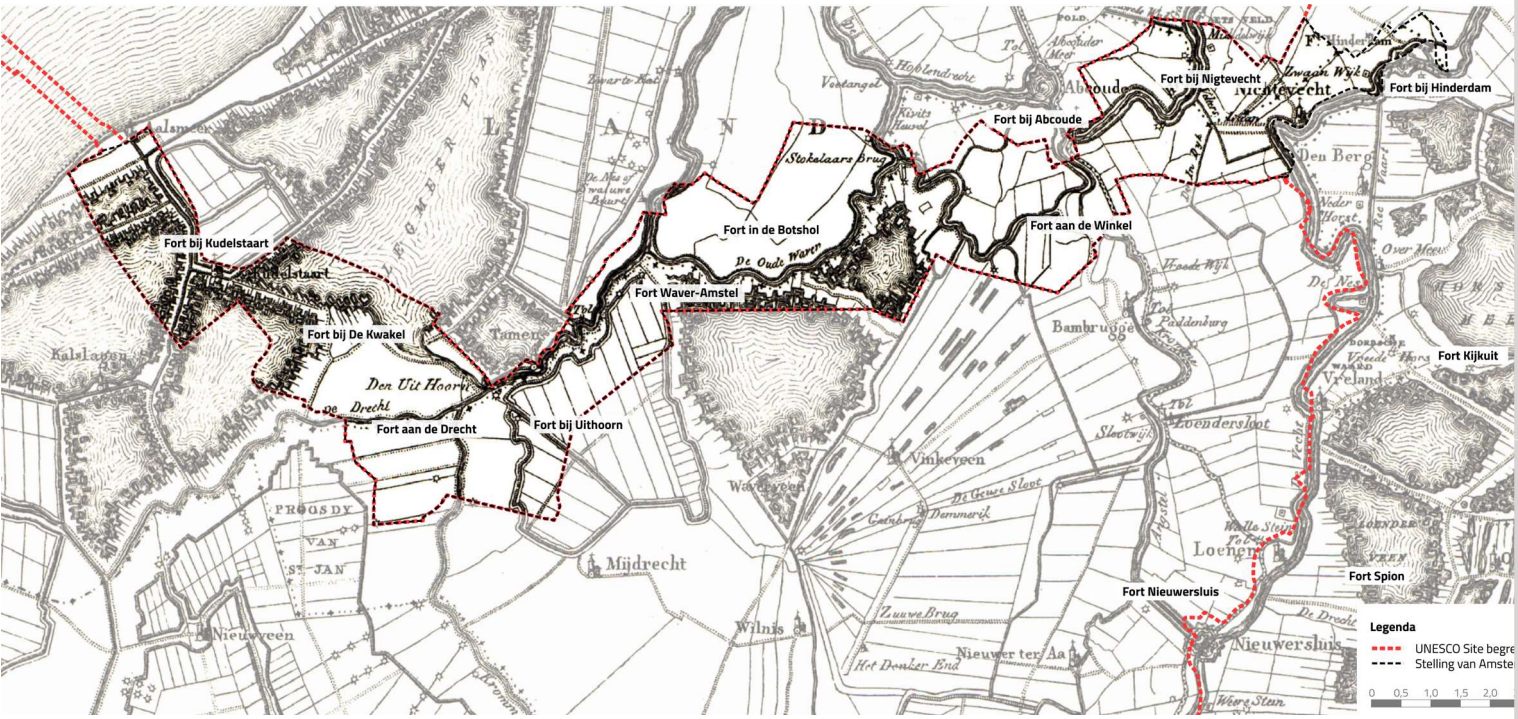
Op de kop van de kavels, langs de oevers van de verschillende waterlopen, werden de boerderijen gebouwd, waardoor in dichtheid wisselende boerderijlinten ontstonden. Als in het lint een kerk werd gebouwd, kon zich daar naderhand in meer of mindere mate een dorpscentrum vormen. Dorpen waarbij een duidelijk centrum is gevormd, zijn bijvoorbeeld Abcoude, Nigtevecht, Uithoorn en Aalsmeer.

De ontginningen vormden wat later in de Middeleeuwen de basis voor de indeling in polders, waterstaatkundige eenheden vooral ten behoeve van de afwatering. Het agrarisch grondgebruik werd vrijwel uitsluitend grasland. Aan de uiterste westkant, rond Aalsmeer, ontwikkelde zich vanaf de 18de eeuw tuinbouw.

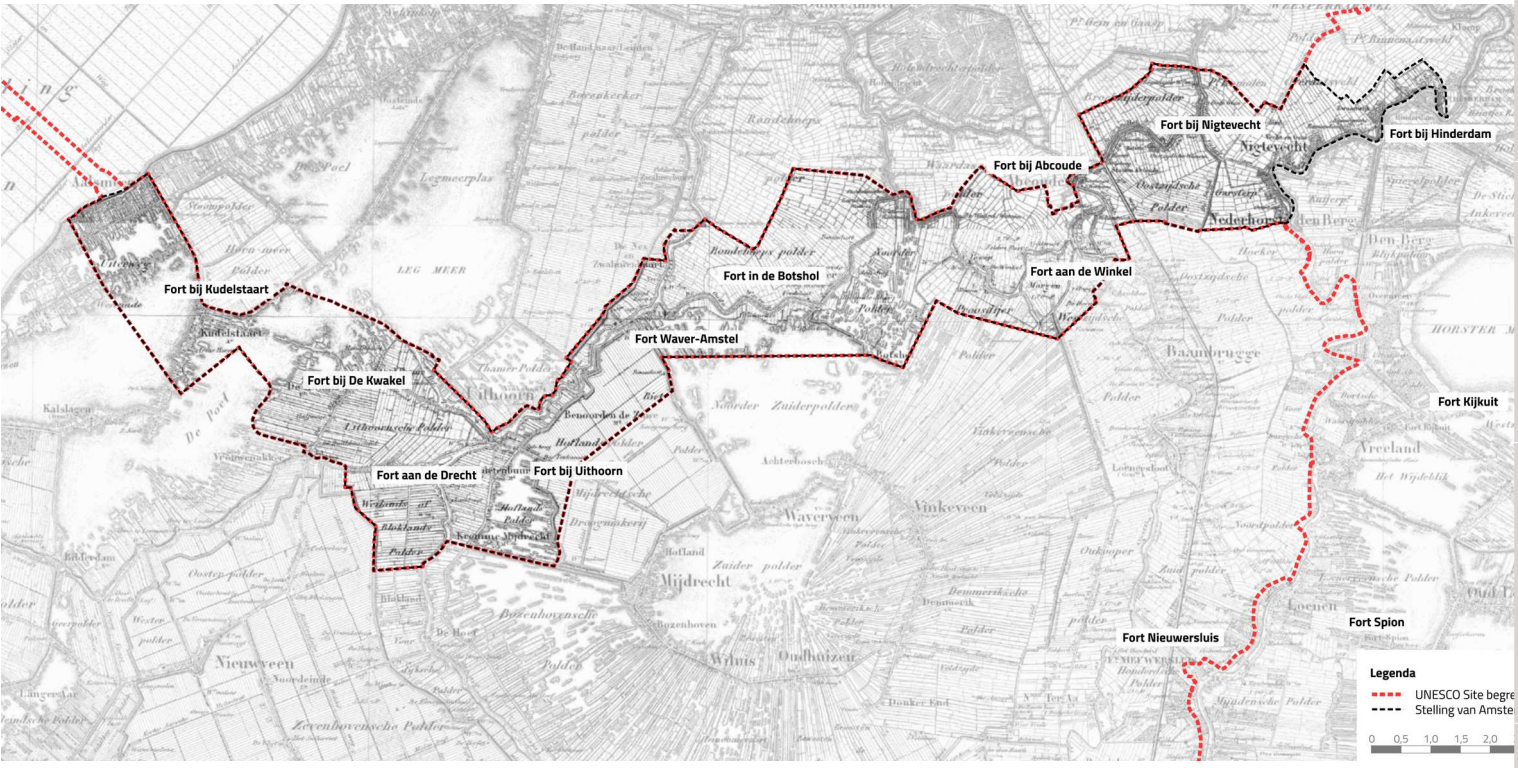
Naar het westen toe vond in het gebied vervening plaats ten behoeve van de turfwinning. Dit nam in de 17de tot met de 19de eeuw grootschalige vormen aan, waarbij na de vervening grote plassen in het landschap achterbleven. De meeste daarvan werden weer drooggemalen en omgezet in agrarische grond. Het grote complex van de Mijdrechtse droogmakerijen (1845 - 1877) vormde de laatste grote droogmaking in het gebied. Er bleven ook grote plassen in stand, aan de oostkant de Vinkeveense Plassen, aan de westkant de Westeinderplassen.



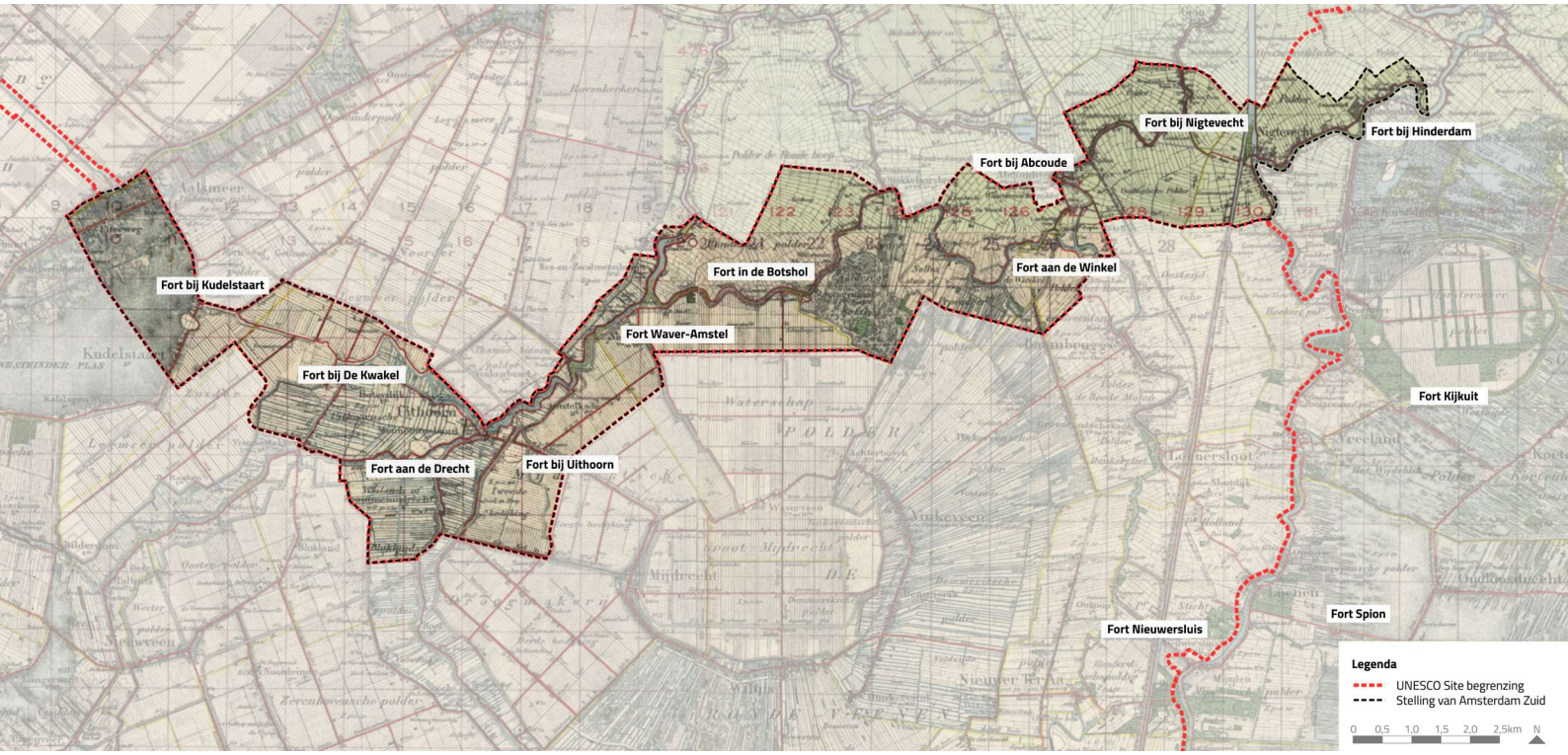
*Luchtfoto Fort in de Botshol*



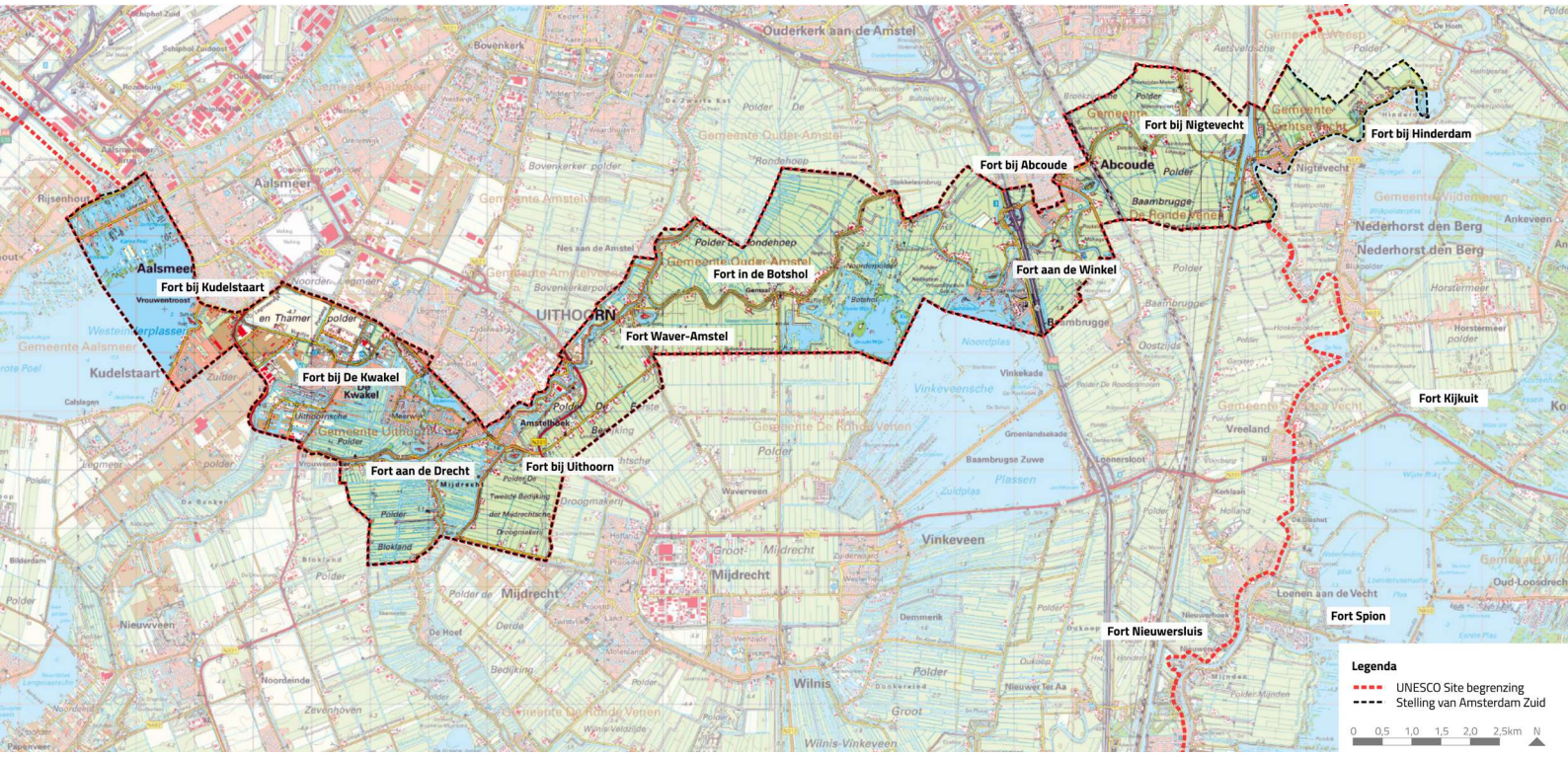

*Historische kaart van het gebied rondom Stelling van Amsterdam-Zuid in 1810*




*Historische kaart van het gebied rondom Stelling van Amsterdam-Zuid in 1850*




*Historische kaart van het gebied rondom Stelling van Amsterdam-Zuid in 1940*




*Historische kaart van het gebied rondom Stelling van Amsterdam-Zuid in 2021*

## De totstandkoming van de SvA

De Stelling van Amsterdam werd tussen 1881 en 1914 aangelegd als een 135 kilometer lange waterlinie, gebaseerd op dezelfde defensieve principes (primair inundatie) als de NHW. De Stelling kreeg echter, in tegenstelling tot de NHW, geen min of meer lineaire vorm, maar werd aangelegd als een gesloten gordel rond de hoofdstad. De Stelling kwam op zo'n 15 - 20 kilometer afstand te liggen van de toenmalige bebouwde kom van Amsterdam. De bedoeling was dat de Stelling als 'Nationaal Reduit' zou fungeren: het laatste bastion van de landsverdediging waarin leger en regering zich konden terugtrekken.

Bij de aanleg is gebruik gemaakt van het aanwezige landschap; onderdelen daarvan werden voor de linie ingezet. Zo kregen aanwezige dijken, die al eeuwenlang een waterstaatkundige functie hadden, tevens een defensieve functie. Datzelfde gold voor dijken van toen soms nog vrij recente droogmakerijen. Dijken van veenpolders en droogmakerijen gingen met elkaar de hoofdweerstandslijn van de linie vormen. De hoofdweerstandslijn is de scheiding tussen de te verdedigen 'veilige' zijde en daarbuiten een 'onveilige' zijde van waar de vijand kwam. Landschap en linie werden doelbewust met elkaar verknoopt. Op enkele plekken kon de hoofdweerstandslijn niet via bestaande dijken lopen en werden specifiek voor de SvA liniewallen aangelegd. De langste is de Geniedijk door de Haarlemmermeerpolder. In deelgebied Stelling van Amsterdam Zuid werd een liniewal aangelegd tussen het Fort bij Nigtevecht en het Gein.

Aan de buitenkant, de 'onveilige' zijde, kon bij een militaire dreiging het open agrarische land onder water gezet (geïnundeerd) worden. Ook dit agrarische land kreeg dus een defensieve nevenfunctie. Bovendien werden door de Kringenwet 1853 beperkingen opgelegd aan het ruimtegebruik in de 'verboden kringen' rond de forten van de Stelling. Zoals bij de NHW onderdelen van de Oude Hollandse Waterlinie werden hergebruikt, gebeurde dat bij de Stelling met eerdere werken van linies rond de hoofdstad. Een voorbeeld daarvan zijn de Batterijen aan het Gein, aangelegd in 1808 - 1810 ter afsluiting van het riviertje en de dijken erlangs. De verdedigingswerken hoorden bij een voorganger van de Stelling, de Posten van Krayenhoff (1804 - 1810).



*Foto van Fort bij Nigtevecht*



*Foto van de Batterijen aan het Gein*

### Koppelstuk tussen Haarlemmermeerpolder en Vecht

Vanaf de oostkant van de Haarlemmermeerpolder moest de Stelling, op de vereiste afstand van Amsterdam, aangesloten worden op de NHW langs de Vecht. Als uitgangspunt hierbij gold, zoals hierboven vermeld, het zo veel mogelijk gebruikmaken van het bestaande landschap. Dit bestond in de Stelling van Amsterdam Zuid uit droogmakerijen en veenweidepolders. In het westen kon het tracé van dit 'koppelstuk', vanaf de Ringdijk van de Haarlemmermeerpolder, verlopen via een aantal droogmakerijdijken. In het oosten konden de Amstel en de kleinere veenstromen Oude Waver, Winkel, Angstel en het Gein, met de begeleidende dijken, benut worden.
Het gevolgde tracé resulteerde in een vrij traditionele linie met een hoofdweerstandslijn die tevens als inundatiegrens fungeerde, met aan de buitenzijde het 'onveilige', laaggelegen inundatiegebied.
Binnen deze linie is een onderverdeling te maken in drie delen, met de volgende kenmerken:

- tussen Ringvaart en Amstel liggen de forten Bij Kudelstaart, Bij De Kwakel en Aan de Drecht vooruitgeschoven ten opzichte van de hoofdweerstandslijn. Bij de aanleg van de Stelling was ter hoogte van de fortlocaties aan de accessen bebouwing aanwezig. Door de forten voor deze bebouwing te situeren, konden ze een vrij schootsveld krijgen;
- tussen Amstel en Angstel ligt een lang traject met weinig accessen en grotendeels bestaand uit een zeer open landschap van veenweiden en laaggelegen droogmakerijen. De inundatiegebieden hier konden vanuit de Amstel en de wat hoger gelegen veenriviertjes makkelijk onder water gezet worden;
- tussen Angstel en Vecht een deel met meerdere accessen: de Angstel zelf met erlangs de straatweg richting Utrecht, de spoorlijn Amsterdam - Utrecht en het Merwedekanaal. Maar ook moest men hier een nieuw stuk hoofdweerstandslijn tussen het Gein en de Vecht aanleggen om de polder ten zuiden van de lijn onder water te zetten en niet de gehele Romolenpolder onder water te zetten. Een liniewal werd aangelegd tussen het Gein en Fort bij Nigtevecht. Het acces van Angstel en spoorlijn kon gedekt worden met het Fort bij Abcoude. Een wat gecompliceerdere situatie moest opgelost worden bij het punt waar het Merwedekanaal, nu Amsterdam-Rijnkanaal, de linie kruist en een acces vormt. Er was lang over het kanaaltracé gediscussieerd, omdat ook een kanaal door de Gelderse Vallei richting Rijn mogelijk was. Uiteindelijk werd mede op grond van militaire overwegingen gekozen voor het Merwedekanaal-tracé (deels verbetering van de bestaande verbindingen). Het kanaal, aangelegd tussen 1884 en 1892, kwam in het veilige gebied van de NHW te liggen, maar kruiste wel de Stelling tussen Abcoude en Nigtevecht. Hier werd het Fort bij Nigtevecht zo gepositioneerd dat het zowel het kanaal zelf als de schutsluizen, waarvan er één ook als inundatiesluis kon functioneren, tussen het kanaal en de Vecht bestreek.

### Hoofdweerstandslijn: droogmakerijen en veenriviertjes

De hoofdweerstandslijn loopt in het deelgebied Amsterdam Zuid vanaf de westkant van de Haarlemmermeerpolder bij het Fort bij Aalsmeer tot voorbij het Fort bij Nigtevecht aan de oostkant. Daar ligt aan de Vecht de aansluiting op de NHW. De lijn maakt in het westen vooral gebruik van dijken van 18de-eeuwse droogmakerijen en meer naar het oosten van de van oorsprong middeleeuwse dijken langs veenriviertjes. Er is één specifiek aangelegd deel: de liniewal tussen het Fort bij Nigtevecht en de Batterijen aan het Gein. De Geniedijk (Aalsmeer) en de Vuurlijn (Kudelstaart - De Kwakel - Uithoorn, zie hieronder) zijn, hoewel de naam anders doet vermoeden, geen specifieke liniewallen maar defensief (mee)gebruikte droogmakerijdijken. De formele naam voor dit deel van de Stelling was Linie Kudelstaart - Uithoorn, waarbij niet alleen de forten en hoofdweerstandslijn behoorden, maar ook zes batterijen en twee damsluizen (zie hieronder).

In de hoofdweerstandslijn zijn verschillende deeltrajecten te onderscheiden, bepaald door de landschappelijke situatie. Het onderscheid hangt uiteraard ook sterk samen met de bovenstaande onderverdeling binnen de Stelling van Amsterdam Zuid als 'koppelstuk'.
De lijn steekt even ten noorden van het Fort bij Aalsmeer (deelgebied SvA West, Haarlemmermeerpolder) de Ringvaart over (via een toenmalige brug) en loopt via Kanaalstraat - Zijdstraat - Stationsweg - Stommeerweg naar het Fort bij Kudelstaart.

Het eerste deel Kanaalstraat - Zijdstraat- Stationsweg ligt op niet-verveend poldergebied van Aalsmeer. Kanaalstraat en Zijdstraat vormden ten tijde van de aanleg van de Stelling de kern van het dorp Aalsmeer. De Stommeerweg is de westelijke dijk van de droogmakerij Stommeerpolder (1650). De weg gaat over in de Kudelstaartweg, de westelijke dijk van de droogmakerij Hornmeerpolder (1657).
Iets ten noorden van het Fort bij Kudelstaart buigt de hoofdweerstandslijn af naar het oosten via de Geniedijk, de zuidelijke dijk van de Hornmeerpolder. De volgende knik in het tracé valt samen met de overgang naar de zuidelijke dijk van de Noorder Legmeerpolder. De lijn volgt het bochtige tracé van deze dijk en daarna van de westelijke dijk van de Thamerbinnenpolder, een droogmakerij uit circa 1742. In zijn geheel is dit in de huidige situatie de Geniedijk - Vuurlijn, tussen Kudelstaartweg en Watsonweg, een grotendeels groen lint, op de Watsonweg na. Het laatste deel is nu het groene lint van de weg Zijdelveld tot tegen het centrum van Uithoorn, daar is de lijn niet herkenbaar meer.
De Vuurlijn was versterkt met zes batterijen met zwaar geschut, waarvan er één in goede staat verkeert en de andere vijf min of meer herkenbaar zijn. Achter de Geniedijk - Vuurlijn werd een gedekte weg aangelegd.

De hoofdweerstandslijn steekt via de brug van Uithoorn de Amstel over en buigt ter hoogte van het Fort bij Uithoorn af in noordelijke richting via de westelijke kade van Polder de Eerste Bedijking der Mijdrechtsche Droogmakerij (1845), op de rand van het niet verveende bovenland langs de Amstel. Ten noorden van het gemaal Petronella valt de droogmakerijdijk gedeeltelijk samen met de oostelijke Amsteldijk.

Bij het Fort Waver-Amstel bij Nessersluis gaat de hoofdweerstandslijn naar het oosten via de Waverdijk aan de noordkant van de Eerste Bedijking.
Bij het Fort in de Botshol gaat de Waverdijk over in de Botshol. Het fort ligt in gedeeltelijk verveend (plassen)gebied aan de zuidkant van het riviertje, aan de noordkant liggen de veenweidepolders De Rondehoep en Waardassacker en Holendrecht. De lijn volgt het bochtige tracé van de Oude Waver tot de hoogte van de Stokkelaarsbrug en vandaar de nog bochtiger zuidelijke dijk van de Winkel. Bij het Fort aan de Winkel steekt de lijn over naar de noordkant van het riviertje. De Winkeldijk gaat bij de Koppeldijk naar de oostkant van de Angstel en loopt langs het Fort bij Abcoude. In Abcoude volgt de lijn de Hoogstraat en de Stationsstraat aan de zuidkant van het Gein.

Vanaf Abcoude loopt de hoofdweerstandslijn verder over de zuidelijke Geindijk (Gein-Zuid) tot aan de Batterijen aan het Gein en volgt dan de Liniewal naar Fort Nigtevecht. De Liniewal is rond 1890 aangelegd als verbinding en gedekte weg tussen de Batterijen en het Fort bij Nigtevecht. De wal diende ook als kering van het inundatiewater dat niet naar het noorden mocht stromen, het veilige gebied in. In de liniewal werd een nevenbatterij aangelegd, gepositioneerd schuin in de wal, vanwege de schietrichting naar het acces van het Merwedekanaal en naar dat van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht.
Het tracé van de hoofdweerstandslijn loopt bij het fort via de Velterslaan en een (verdwenen) brug over het kanaal en de aansluitend aangelegde schutsluizen in de Vecht, waarvan één ook als inundatiesluis kon dienen (aanwezig, gedempt). De lijn volgt verder de zuidelijke Vechtoever (Eilandseweg) en steekt na ongeveer een kilometer de rivier over naar de noordelijke oever, de Klompweg, waaraan Fort bij Hinderdam ligt (zie Gebiedsanalyse NHW Vechtstreek).

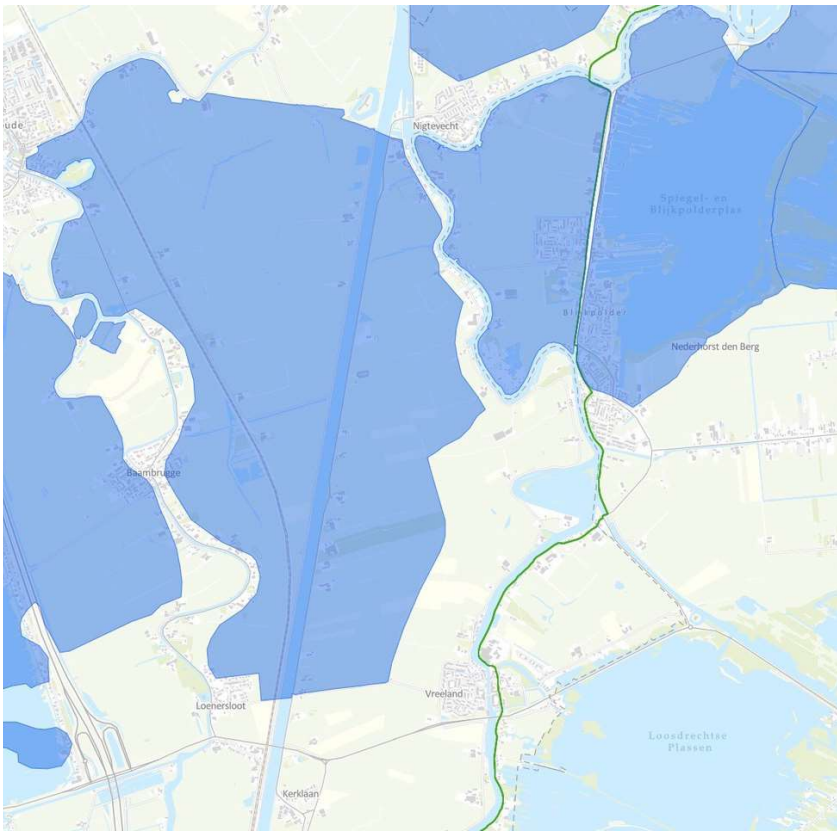
### Inundatiesysteem

Het inundatiesysteem van Stelling van Amsterdam Zuid verliep via de Westeinderplassen, de Amstel en het Merwedekanaal als grootste waterleveranciers. Een aanzienlijk deel van de inundatiewerken is verdwenen (voorbeelden zie hieronder).
Aan de westkant van het gebied lagen de Westeinderplassen en kon dus geen inundatievlakte aangelegd worden. Het Fort bij Kudelstaart moest de Westeinderplassen afsluiten. Vanuit de Westeinderplassen kon water in het inundatiegebied (vrij diepe droogmakerijen) worden ingelaten via een inundatiesluis aan de keelzijde van het Fort bij Kudelstaart. Ook de damsluis in de Vuurlinie vormde een belangrijk onderdeel van het watersysteem van de

Stelling hier. Door het sluiten van de sluis met schotbalken werd de afwatering van de Zuider Legmeer naar het noorden onderbroken, zodat de polder onder water liep. Bij Uithoorn kon het droogmakerijgebied aan de westkant van de Amstel ook nog geïnundeerd worden via een inlaatsluis (verdwenen) tussen de rivier en het Zijdelmeer (en opgehouden worden door een eveneens verdwenen damsluis aan de noordwestkant van het Zijdelmeer).
Aan de zuidkant van het Fort aan de Drecht was een damsluis (verdwenen) in de Drecht aangelegd om deze rivier (vervolg Amstel naar het zuiden) af te dammen. Daardoor zou het waterpeil in het inundatiegebied stijgen en zou het onder water komen te staan. Tegenover de damsluis lag een inundatiesluis (grotendeels verdwenen) in de zuidelijke Drechtkade. Via een inundatiesluis (verdwenen) in de zuidelijke Amstelkade (Mennonietenbuurt) kon het water via een volgende inundatiesluis (verdwenen) aan de westkant van het Fort bij Uithoorn in de Tweede Bedijking worden ingelaten. Ten oosten van het Fort Waver-Amstel werd vanuit de Oude-Waver die in open verbinding staat met de Amstel via een inlaatsluis (verdwenen, locatie herkenbaar) water ingelaten in de droogmakerij Groot-Mijdrecht.
Door de hogere ligging van de veenriviertjes Oude Waver, Winkel, Angstel, en Gein ten opzichte van zowel de droogmakerijen als de onverveende, maar wel ingeklonken veenpolders konden vrij gemakkelijk inundaties gesteld worden. De Angstel kon daarvoor bij Abcoude met een damsluis worden afgesloten. Deze sluis uit 1892 is in de Koude Oorlog aangepast als noodkering (in die vorm nu gerestaureerd. De andere damsluizen in het gebied van dit type zijn in de Koude Oorlog gebouwd als noodkeringen en gaan niet terug op de Stelling).
Vanuit het Merwedekanaal kon water ingelaten worden in de Vecht via de inundatiesluis in het schootsveld van het Fort bij Nigtevecht. Vanuit de Vecht konden de aangrenzende polders onder water gezet worden. De sluis bestaat nog, maar is afgedamd (zie hierboven).

De inundatiegrens met het veilige gebied valt over de grootste lengte samen met de hoofdweerstandslijn. Langs de Oude Waver, ter hoogte van de Mijdrechtsche droogmakerij loopt de inundatiegrens over de rand van de strook bovenland die tegen de dijk ligt. Een deel is nog herkenbaar aanwezig, ten westen van Waverdijk 15. De grootste lengte is echter verdwenen.
Het gevolg van de aansluiting van de Stelling op de NHW bij Nigtevecht was dat het inundatiegebied op deze hoogte, de onveilige zijde dus, aan de binnenkant van de NHW ligt, de veilige zijde daarvan. Op deze hoogte liggen dus aan weerszijden van de hoofdweerstandslijn van de NHW inundatiegebieden.

*boven: Foto van sluis bij Fort bij Kudelstaart.*
*onder: Foto van damsluis bij De Kwakel*




*Kaart van inundatievlakken Stelling van Amsterdam Zuid met aan veilige zijde van de hoofdweerstandslijn van de Nieuwe Hollandse Waterlinie inundatievelden*


informatie









*boven: Foto van Fort bij Abcoude*
*linksonder: Foto van Fort aan de Winkel met gracht*
*rechtsonder: Foto van Fort in de Botshol (Bron: Oneindig Noord-Holland)*

Zeer kenmerkend voor het gebied is dat de belangrijke accessen aan de west- en de oostkant liggen, terwijl het grote middenstuk vrijwel geen accessen heeft.
Aan de westkant liggen de volgende accessen:

- De Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder met de begeleidende kades. Het acces wordt afgesloten door het Fort bij Aalsmeer aan de noordkant van de Ringvaart (in de Haarlemmermeerpolder, zie Gebiedsanalyse SvA West);
- De weg over de oostelijke rand van de Westeinderplassen, van Leimuiden via Kudelstaart naar Aalsmeer, afgedekt door het Fort bij Kudelstaart in de as van de weg. Het fort dekte ook de wegen in de Zuider Legmeerpolder af die bij inundatie droog zouden blijven;
- De Amstel, de begeleidende dijken en de bruggen ter hoogte van Uithoorn, in combinatie met de Kromme Mijdrecht met begeleidende kades. De Kromme Mijdrecht mondt hier uit in de Amstel (hier voorheen Drecht). Het Fort aan de Drecht verdedigde op deze hoogte dit acces. Het Fort Bij Uithoorn verdedigde het acces van de smalspoorlijn Uithoorn-Alphen aan de Rijn en Uithoorn-Nieuwersluis-Loenen met brug over de Amstel;
- het Fort Bij de Kwakel verdedigde de oostelijke dijk van de Zuiderlegmeerpolder en de Kleine Drecht en de weg erlangs;

Aan de oostkant lagen de volgende accessen:

- in het gebied tussen de forten Waver-Amstel en In de Botshol zou een strook land aan de oostkant van de Veldweg bij inundatie droog blijven en ook de Hoofdweg. Beide forten moesten deze accessen verdedigen;
- De accessen bij Abcoude gevormd door de Angstel met de begeleidende kades, de straatweg richting Utrecht en de spoorlijn Amsterdam - Utrecht. Dit acces werd afgegrendeld door het Fort bij Abcoude;
- Het acces gevormd door het Merwedekanaal (1884 - 1893) en de Vecht bij Nigtevecht, beide met de kades aan weerszijden, afgedekt door het Fort bij Nigtevecht.

In het grote middengebied, tussen Nessersluis / Waver-Amstel en de Angstel, lagen geen belangrijke accessen. Wel is, zoals hierboven genoemd, de Hoofdweg als centrale as van de droogmakerij Groot-Mijdrecht een acces.

### Forten, kleine werken

Bij de forten in het Stelling-gebied Amsterdam Zuid zien we twee aspecten duidelijk terug: het reageren op ontwikkelingen in de militaire techniek en het reageren op specifieke aspecten van de landschappelijke karakteristiek. Het Fort bij Abcoude uit 1886 was het eerste fort van de Stelling en komt overeen met de ongeveer gelijktijdige forten van de NHW, een overgangstype in baksteen en puinbeton naar de betonforten van de Stelling. Het was de bedoeling dit type voor het merendeel van de te bouwen forten toe te passen, maar de brisantgranaat (1885) maakte het direct verouderd. Tegen de nieuwe granaat was het baksteen-metselwerk van deze forten niet bestand. Het duurde twaalf jaar voor een nieuw type fort was ontwikkeld dat minder kwetsbaar was en de eerste daarvan was opgeleverd. Dit nieuwe type werd uitgevoerd in beton, was breed, ondiep, laag en voorzien van stalen geschutskoepels. Door de smalle, brede en ondiepe vorm van de gebouwen, waren deze moeilijker te treffen en beton was veel sterker dan baksteen. Het Fort bij Kudelstaart, het Fort aan de Drecht, het Fort bij De Kwakel, het Fort bij Uithoorn, het Fort Waver-Amstel en het Fort bij Nigtevecht zijn op deze manier uitgevoerd (wat niet wil zeggen dat ze identiek zijn).

Tussen de forten Bij Kudelstaart, Bij De Kwakel en Aan de Drecht loopt tot aan Uithoorn de hoofdweerstandslijn, de hierboven al genoemde Vuurlinie, met daarachter een gedekte weg. De forten liggen vooruitgeschoven ten opzichte van de Vuurlinie. Bij aanleg van de Stelling waren de accessen die de Vuurlinie kruiste over enige afstand bebouwd. De forten liggen dus voor deze bebouwingen en konden zo aan de frontzijde vrij schootsveld krijgen. De Stelling reageert hiermee op de landschappelijke situatie.
De Vuurlinie was verder versterkt met zes batterijen met zwaar geschut (één nu nog in goede staat).
Het reageren op de landschappelijke karakteristiek, vooral het ontbreken van belangrijke accessen in combinatie met makkelijk te stellen inundaties in het veenweidepolder- en droogmakerijlandschap, komt naar voren bij het Fort in de Botshol en het Fort aan de Winkel. Toen de defensieve grondwerken voor deze forten in1895-1896 voltooid waren, moesten de terreinen inklinken, alvorens bomvrije gebouwen opgetrokken konden worden. In de periode van

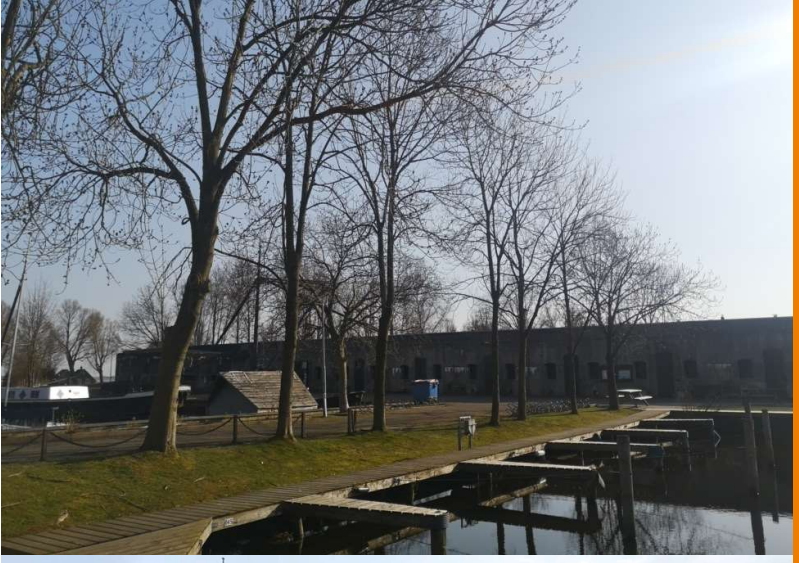
de Eerste Wereldoorlog, toen het geschut weer verder was verbeterd, werden de Stelling-forten echter opnieuw kwetsbaar, mede door hun vaste positie. De verdedigingsstrategie van de Stelling verschoof daarom van relatief grote betonnen forten naar kleinere verdedigingswerken en flexibele geschutsopstellingen. De bouw van nog ontbrekende fortgebouwen werd niet meer uitgevoerd. Fort aan de Winkel en Fort in de Botshol bleven slechts bestaan uit de verdedigbare aardwerken.

In het gebied liggen van west naar oost de volgende forten:

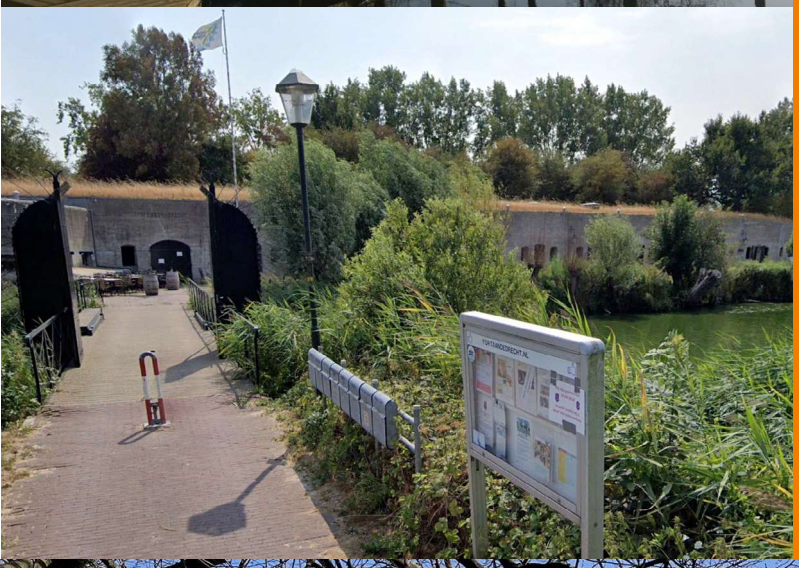
- het Fort bij Kudelstaart (1906) ligt aan de rand van de Westeinderplassen, aan het acces van de Kudelstaartweg. Dit is tevens de westelijke dijk van de Zuider Legmeerpolder. Het fort is strategisch gesitueerd in de as van de weg, die ook om het fort heen is gelegd. Achter het fort ligt de toenmalige dorpsbebouwing van Kudelstaart;
- het Fort Bij De Kwakel (verdedigbaar aardwerk 1897, bomvrij gebouw 1906) is eveneens vooruit geschoven ten opzichte van de hoofdweerstandslijn en ligt al in het inundatiegebied. Erachter ligt de kleine dorpskern van De Kwakel. Het fort verdedigde de oostelijke dijk van de Zuiderlegmeerpolder en de Kleine Drecht en de weg erlangs;
- het Fort aan de Drecht (1911) nog wat verder het inundatiegebied ingeschoven en gesitueerd aan het acces van de Amstel. Het fort verdedigde ook het acces van de Kromme Mijdrecht;
- het Fort bij Uithoorn (1897) aan oostkant van de Amstel verdedigde vooral het acces van de lokaalspoorlijn Uithoorn - Nieuwveen (1915), een zijtak van de lijn Nieuwersluis - Uithoorn. De zijtak liep door het inundatiegebied in de Mijdrechtse polders en kruiste de Stelling bij Uithoorn via een spoorbrug over de Amstel. Het fort dekte ook enkele inundatiesluizen af, waaronder die aan de westkant van het fort;
- het Fort Amstel - Waver (1911) verdedigde de Amstel wat verder naar het noorden en ook een verdwenen naastgelegen inundatiesluis in de Oude Waver;
- het Fort in de Botshol is in1895-1896 aangelegd als een verdedigbaar grondwerk, omgeven door een gracht. Er zijn geen fortgebouwen neergezet. Het fort bestrijkt het acces van de Hoofdweg van de polder Groot-Mijdrecht;
- het Fort aan de Winkel is eveneens in1895-1896 aangelegd als verdedigbaar grondwerk, met een gracht. Ook zijn geschutsopstellingen gemaakt Het grondwerk is na de Tweede Wereldoorlog geslecht en het terrein is geëgaliseerd voor de aanleg van een kampeerterrein;
- het Fort bij Abcoude (1883 - 1885) sloot de straatweg richting Utrecht, de spoorlijn Amsterdam-Utrecht en ook het riviertje de Angstel af;
- de Batterijen aan het Gein (1808 - 1810) liggen in gespiegelde vorm aan weerszijden van het riviertje, ter hoogte van de Oostzijdsche watermolen. De Batterijen gaan terug op de Posten van Krayenhoff uit het begin van de 19de eeuw en dienden ter afsluiting van het Gein en de Geindijken. In 1887 zijn ze onderdeel geworden van de Stelling en weer onder profiel gebracht. In WOI zijn op de zuidelijke batterij geschutsemplacementen geplaatst, ter flankering van het Fort bij Abcoude en het Fort aan de Winkel.
- het Fort bij Nigtevecht (1892) bestreek De Vecht, het Merwedekanaal en de schutsluizen (waarvan één ook inundatiesluis was) van het kanaal naar de Vecht.

De liniewal tussen de Geindijk en Fort Nigtevecht is aangelegd rond 1890. Erachter lag een gedekte weg als route voor manschappen en materieel tussen de Batterijen en het Fort bij Nigtevecht. Ook diende de liniewal als inundatiekering: om water uit de geïnundeerde polders aan de zuidkant tegen te houden. In de liniewal werd een nevenbatterij aangelegd, gepositioneerd schuin in de wal, vanwege de schietrichting naar het acces van het Merwedekanaal en naar dat van de spoorlijn Amsterdam-Utrecht.

*linksboven: Foto van Fort bij Kudelstaart*
*rechtsboven: Foto van Fort bij De Kwakel*
*midden links: Foto van Fort aan de Drecht*
*midden rechts: Foto van Fort bij Uithoorn*
*onder: Foto van Fort Waver-Amstel*



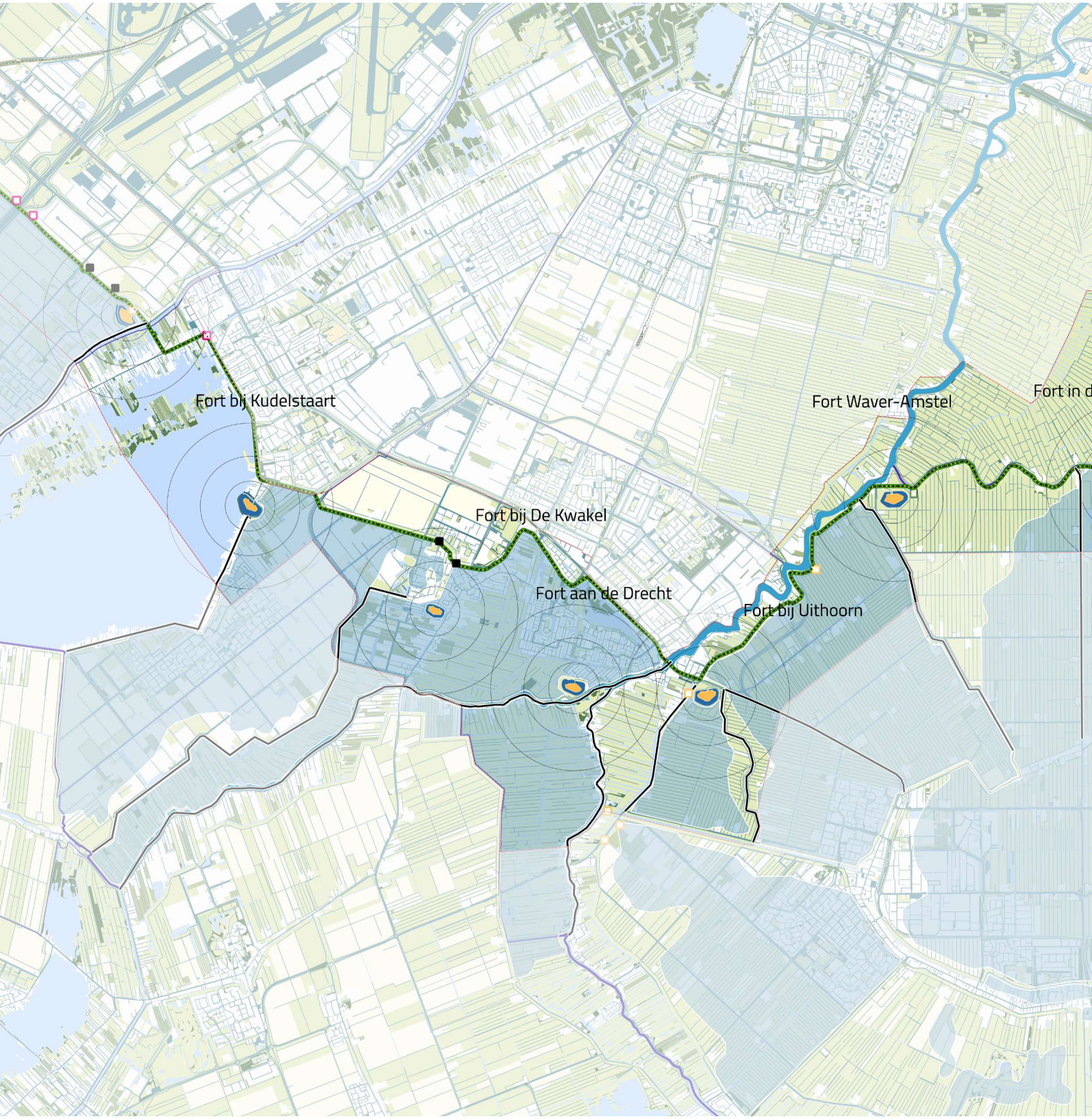






Inhoudsopgave
1. Inleiding
2. Karakter van het gebied
3. Kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies
4. Kernkwaliteiten SvA Zuid
5. Uitgangspunten voor ontwikkelingen
Bronnen
Bijlagen




**Legenda**

BEGRENZING

- UNESCO Site begrenzing
- Provinciale grens
- Gemeentegrens

STRATEGISCH LANDSCHAP

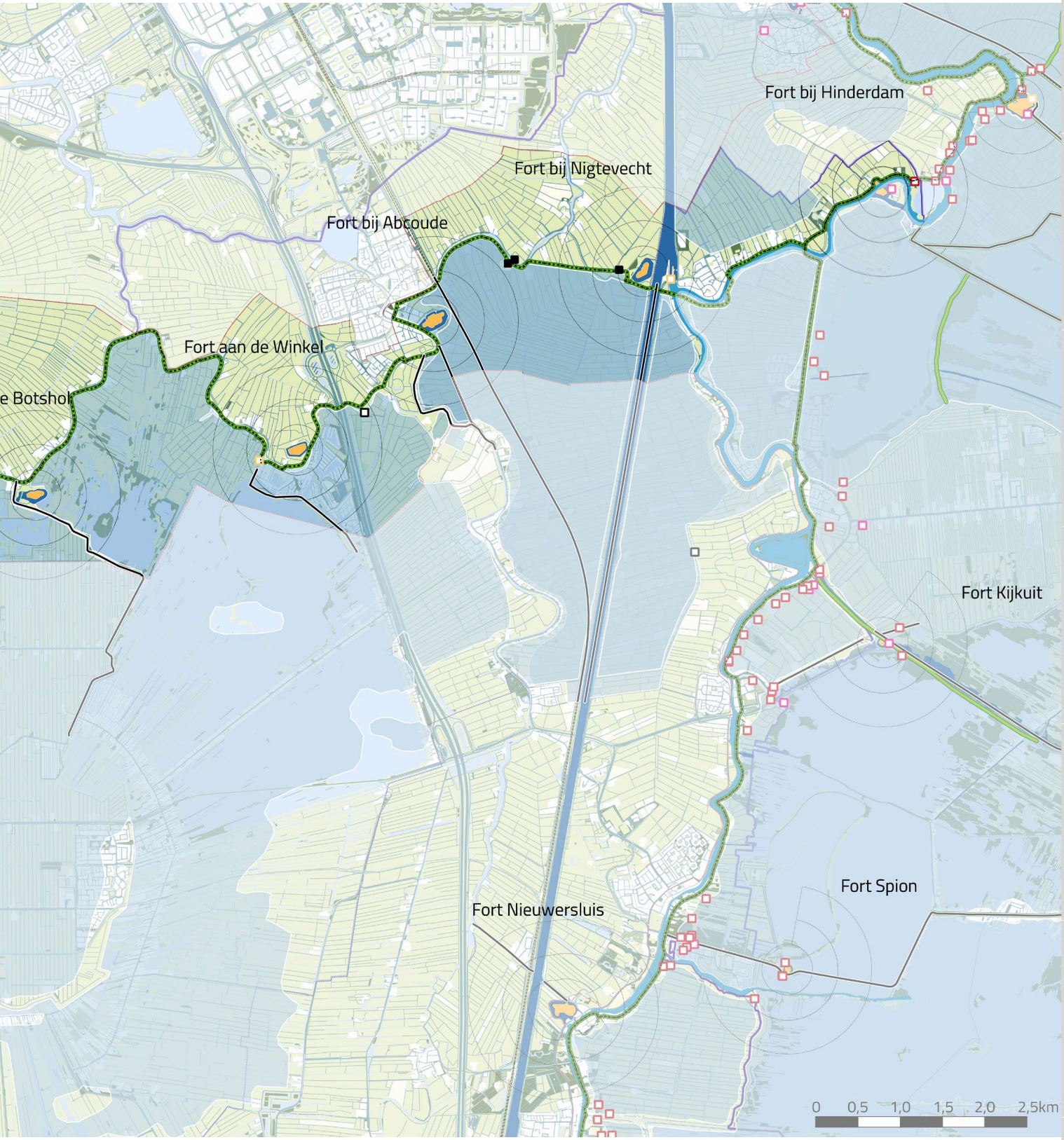
- Hoofdverdedigingslijn
- Inundatiekom
- Acces
- Verboden kringen
- Houten woning

WATERMANAGEMENT

- Inundatiekade
- Keerkade
- Kanaal
- Gracht
- Rivier
- Hoofdinlaatsysteem

MILITAIRE WERKEN

- Fort
- Lunet
- Loopgraafstelling
- (Groeps)schuilplaat
- Kazemat
- Batterij




*Kaart van Kernkwaliteiten van Stelling van Amsterdam-Zuid*

## 4.2 Ruimtelijke dynamiek na de Tweede Wereldoorlog

In de periode na de Tweede Wereldoorlog werd de Stelling als verouderd verdedigingswerk gezien en daarom buiten werking gesteld, al gold dat voor de Kringenwet pas in 1963. De ruimtelijke beperkingen als gevolg van de Stelling waren daarna niet langer van kracht. De topografische kaarten vanaf 1960 laten zien dat dit niet direct tot grote ruimtelijke ontwikkelingen leidde. De verstedelijking aan de westkant begon rond de oude kernen van Aalsmeer en Uithoorn. Bij Aalsmeer nam ook het tuinbouw-areaal gestaag toe. Gaandeweg werden de droogmakerijen tussen Aalsmeer en Uithoorn voor het grootste deel omgevormd tot stedelijk gebied rondom een zone met de veiling en tuinbouw en bloementeelt.
De forten bleven in de uitbreidingen bewaard, maar de landschappelijke en defensieve context veranderde sterk door de insluiting met bebouwing en glastuinbouw. Inundatievlakken en schootsvelden raakten meer of minder bebouwd, het inundatiesysteem verdween gedeeltelijk. Bij de forten Bij Kudelstaart, Bij de Kwakel en Aan de Drecht is de landschappelijke context voor een deel bewaard gebleven. De hoofdweerstandslijn is over de grootste lengte goed herkenbaar gebleven.
Ten oosten van de Amstel was de dynamiek in de zone van de Stelling veel minder groot. De uitbreidingen van Mijdrecht werden ten zuiden daarvan gerealiseerd. Ook de recreatieve ontwikkelingen rond de Vinkeveense Plassen bleven grotendeels op afstand van de hoofdweerstandslijn. Een uitzondering vormen de recreatieve ontwikkelingen vanaf de jaren 70 direct ten zuiden van het Fort aan de Winkel (jachthavens, bungalow- en vakantiepark). De landschappelijke context van de linie bleef verder min of meer oorspronkelijk: open, groene droogmakerijen en veenpolders, doorsneden door veenriviertjes. Wel betekende de aanleg van de A2, begin jaren vijftig, een infrastructurele doorsnijding van het gebied op, die met latere verbredingen, steeds zwaarder is geworden.

## 4.3 Hoofdlijn liniekenmerken Stelling van Amsterdam Zuid

In dit gebied is de Stelling van Amsterdam een 'koppelstuk' tussen de Haarlemmermeerpolder in het westen en de Vechtstreek in het oosten.

- de hoofdweerstandslijn bestaat in hoofdzaak uit een samenstel van kades en dijken van droogmakerijen en veenweidepolders;
- zeer karakteristiek is de Vuurlinie in het gebied tussen de Ringvaart en de Amstel en de lange, bochtige hoofdweerstandslijn langs veenriviertjes tussen Amstel en Vecht;
- Uitgeveende plassen (Westeinderplassen) en gebieden in vervening (huidige Vinkeveense Plassen) zijn in de Stelling betrokken;
- in het oostelijk deel liggen de inundatiegebieden (uiteraard) aan de onveilige kant van de Stelling, maar aan de veilige kant van de NHW;
- in het oostelijk deel zijn tussen Amstel en Angstel, waar zich geen belangrijke accessen bevonden, de forten (In de Botshol, Aan de Waver) niet van fortgebouwen voorzien.

Er is in het oostelijk deel weinig verschil tussen de veilige en onveilige zijde herkenbaar, beide kanten zijn relatief open en rustig. Opvallend is wel de hoogbouw van Amsterdam die continu zichtbaar is en aangeeft dat die kant de veilige zijde is.

## 4.4 Kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam Zuid

In het Nominatiedossier wordt het gebied van de NHW onderverdeeld in een aantal deelgebieden, die een verschillend karakter hebben (H 2.a, p. 84 e.v.). Het deelgebied Stelling van Amsterdam Zuid, komt daarbij niet aan de orde omdat het tot de Stelling van Amsterdam behoort. In Deel II van de Bijlagen bij het Nominatiedossier zijn in Bijlage 3 Landschappelijke analyse en karakteristieken, de kernkwaliteiten voor hele gebied van de Hollandse Waterlinies uitgewerkt. Daar worden de Aalsmeerregio (p. 57 e.v.) en het Veenweidelandschap van de Amstel (p. 63 e.v.) behandeld, samen het gebied Stelling van Amsterdam Zuid in deze Gebiedsanalyse. Dit onderscheid komt hieronder terug als westelijk deel Aalsmeer - Uithoorn en oostelijk deel Uithoorn - Vecht.

De in Bijlage 3 Landschappelijke analyse en karakteristieken opgesomde kernkwaliteiten zijn hieronder overgenomen en aangevuld.
Daarbij een kanttekening:

- de inundatiegebieden zijn verplaatst van Watermanagementsysteem naar Strategisch landschap, conform de indeling hierboven in 3.2.

**Westelijk deel, Aalsmeer - Uithoorn**

Strategisch Landschap:

- De hoofdweerstandslijn is een samengesteld geheel van droogmakerijdijken. Tussen Westeinderplassen en De Kwakel is de lijn zeer herkenbaar door gedekte weg aan de binnenkant
- De hoofdweerstandslijn in Aalsmeer, tussen Ringvaart en Geniedijk, wordt grotendeels omgeven door stedelijk gebied
- Beperkte relatie tussen de forten Bij Kudelstaart, Bij De Kwakel, Aan de Drecht en de hoofdverdedigingslijn: door bebouwing tussen de hoofdweerstandslijn en het fort.
- De forten Aan de Drecht, Waver-Amstel liggen bij knooppunten in het watersysteem
- Inundatiegebied grotendeels bebouwd, deel ten zuiden van de Amstel ter hoogte van het Fort aan de Drecht is open gebleven
- Oorspronkelijke inundatiegebied begrensd door Amstel en Westeinderplassen en door Amstel en Kromme Mijdrecht
- Verboden kringen deels open, Fort bij Kudelstaart, Fort aan de Drecht. Bij Fort bij De Kwakel grotendeels bebouwd

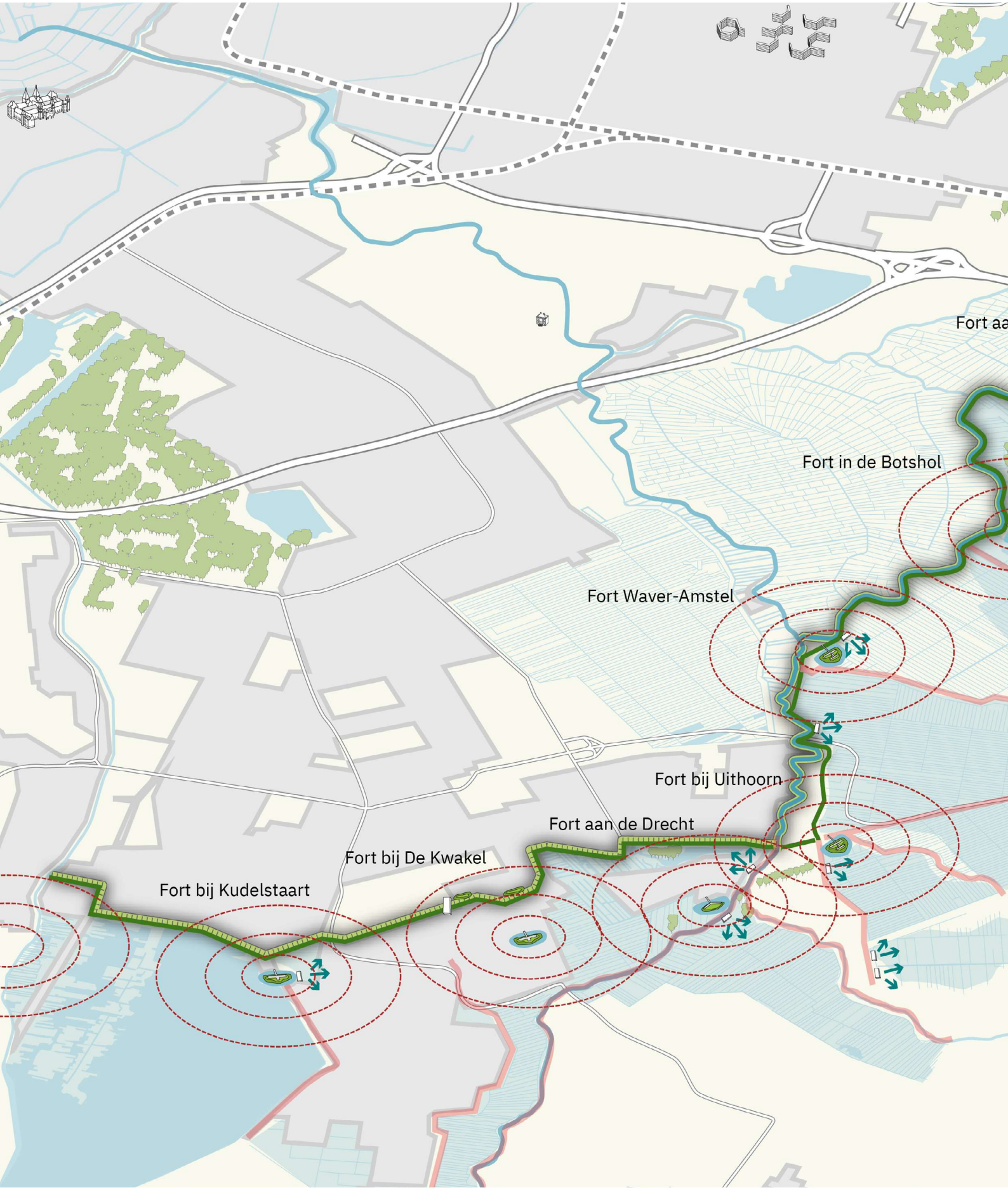
Watermanagement:

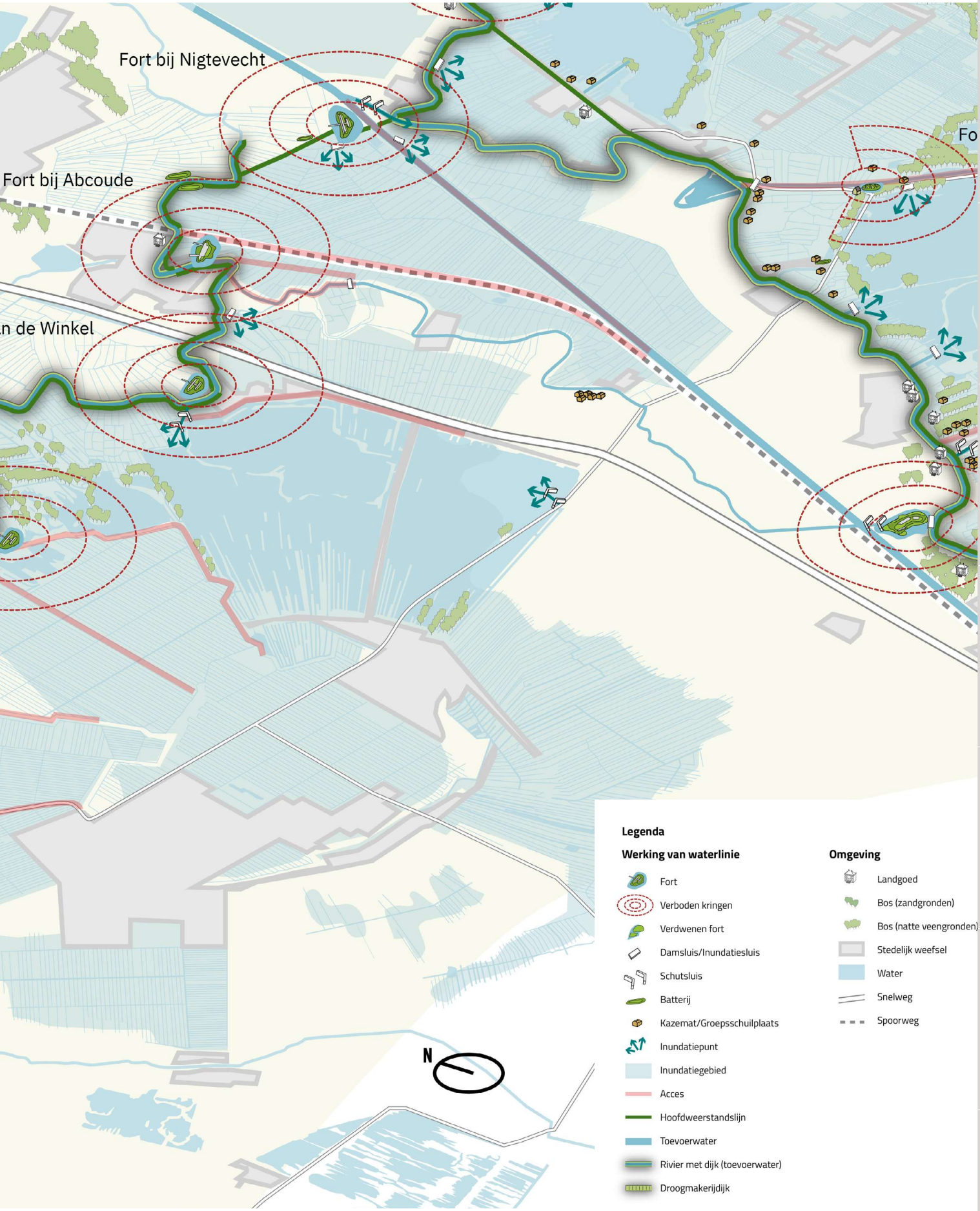
- Watertoevoer via de Westeinderplassen met inundatiesluis bij Fort bij Kudelstaart
- Forse damsluis bij De Kwakel voor inundatie Zuider Legmeerpolder, verder weinig inundatiewerken bewaard

Militaire werken:

- Vooruitgeschoven forten, op enige afstand van de hoofdverdedigingslijn in het inundatiegebied
- Beperkte (zicht)relatie tussen de forten onderling

*Vogelvlucht van de Stelling van Amsterdam Zuid. Op de kaart zijn de hoofdweerstandslijn, forten met schootskringen, acccessen, inundatievelden, sluizen en andere bestaande vkernelementen van de Stelling van Amsterdam-Zuid nadrukkelijk weergegeven.*




Fort bij Nigtevecht
Fort bij Abcoude
n de Winkel
Fo
N
Legenda
Werking van waterlinie
Fort
Verboden kringen
Verdwenen fort
Damsluis/Inundatiesluis
Schutsluis
Batterij
Kazemat/Groepsschuilplaats
Inundatiepunt
Inundatiegebied
Acces
Hoofdweerstandslijn
Toevoerwater
Rivier met dijk (toevoerwater)
Droogmakerijdijk
Omgeving
Landgoed
Bos (zandgronden)
Bos (natte veengronden)
Stedelijk weefsel
Water
Snelweg
Spoorweg

**Oostelijk deel, Uithoorn - Vecht**

### Strategisch Landschap:

- Hoofdverdedigingslijn duidelijk herkenbaar, volgt de liniedijk bij Nigtevecht en de dijken langs Gein, Winkel en Oude Waver
- Verschil tussen veilige en onveilige zijde op veel plekken herkenbaar door natte buitenzijde. Echter ook weinig landschappelijk onderscheid tussen binnen- en buitenzijde. Beide zijden: min of meer open landschap, overwegend grasland
- Oorspronkelijke inundatiegebied omvatte de Mijdrechtse droogmakerijen, duidelijk begrensd door een ringdijk/-vaart en de Vinkeveense Plassen
- Meer oostelijk een diffuse begrenzing van het inundatiegebied
- Verboden kringen open bij de forten aan Oude Waver en Winkel: Waver-Amstel, In de Botshol en (wat minder) Aan de Winkel. Groot deel open bij het Fort bij Uithoorn en bij het Fort bij Nigtevecht. Minder bij het Fort bij Abcoude
- Fort bij Nigtevecht ligt op een knooppunt in het watersysteem

### Watermanagement:

- Inundatie via de Amstel en de kleinere veenrivieren. Vrij weinig inundatiewerken, enkele bewaard.
- Additionele toevoer van water uit het Merwedekanaal (nu Amsterdam-Rijnkanaal) naar de Vecht, via (nu afgedamde) inlaatsluis bij Nigtevecht

### Militaire werken:

- Forten hebben een duidelijke positie aan de hoofdverdedigingslijn: de dijken langs de veenriviertjes
- Bijzondere elementen: de Batterijen aan het Gein, de Liniewal tussen de oostelijke Geindijk en het Fort bij Nigtevecht
- Onderlinge (zicht)relatie tussen de forten in het veld weinig herkenbaar





*boven: Foto van het linielandschap in het westelijk gedeelte van de Stelling van Amsterdam Zuid. Te zien is de linie tussen Kudelstaart en Uithoorn.*
*onder: Foto van het linielandschap in het oostelijk deel van de Stelling van Amsterdam Zuid. Te zien is de Waverdijk.*

# HOOFDSTUK 5
# UITGANGSPUNTEN VOOR ONTWIKKELINGEN

De gebiedsanalyses geven inzicht in hoe de uitzonderlijke universele waarde van het Werelderfgoedgebied, (die is vertaald naar de kernkwaliteiten), zich manifesteert in het specifieke gebied. Tevens geven ze inzicht in hoe hiermee om te gaan om te voorkomen dat er bij ontwikkelingen sprake zal zijn van aantasting. Daartoe zijn uitgangspunten en ontwikkelingsrichtingen aangegeven in dit hoofdstuk. Deze gelden alleen voor het Werelderfgoedgebied (property), en niet voor andere erfgoedwaarden. De uitgangspunten zijn in dit hoofdstuk onderverdeeld per schaalniveau. Deze uitgangspunten zijn leidend en bindend bij eventuele ontwikkelingen. Naast deze uitgangspunten per schaalniveau, zijn op het schaalniveau van de ensembles ook ambities en kansen geformuleerd. Deze dienen voornamelijk als bron van inspiratie voor eventuele ontwikkelingen.

## 5.1 Algemeen

De Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam hebben een samengestelde structuur van militaire en landschappelijke objecten, die zijn unieke waarde dankt aan de manier waarop het militaire systeem op de topografie van het landschap is geprojecteerd. De vernuftige manier waarop controle werd uitgeoefend op het watersysteem, om dit tot bondgenoot te maken in de strijd tegen de vijand, is typerend voor de Nederlandse omgang met het cultuurlandschap. De planmatige aanpak van dit 19e- en 20ste-eeuwse ‘grand project’ dwingt nog steeds bewondering af. Het behouden van de waterlinies moet verder gaan dan alleen het bewaren van militaire objecten: het gaat om het verdedigingssysteem als geheel in samenhang met het cultuurlandschap waarin de linies zijn ingebed.
Omdat de waterlinies hun militaire functie hebben verloren moet er bovendien een stap verder worden gegaan dan alleen beschermen wat er nu is. Het relatief open gebied met militaire en waterstaatkundige objecten vervult een recreatieve functie voor bewoners en bezoekers en zorgt voor ‘lucht’ tussen de steeds toenemende bebouwing. Daarbij is publiek draagvlak een voorwaarde voor duurzaam behoud.

In het gebied Stelling van Amsterdam Zuid liggen in beperkte mate opgaven op het gebied van woningbouw en uitbreiding van bedrijvigheid. Op hoofdlijnen bevat de gebiedsanalyse, naast de uitwerking van de in de Hollandse Waterlinies aanwezige kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed, inzicht in de uitgangspunten en ontwikkelingsruimte bij planvorming.

### Uitgangspunten voor ontwikkeling

Op basis van de OUV/kernkwalitieiten van de Hollandse Waterlinies zoals beschreven in het nominatiedossier, zijn twee uitgangspunten geformuleerd voor ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies:

1. De kernkwaliteiten mogen niet worden aangetast. Dit geldt niet alleen in fysieke zin maar ook voor de visuele integriteit.

Aantasting houdt in dat er sprake is van gehele of gedeeltelijke afbraak van gebouwde objecten, doorsnijding, bebouwing, begroeiing of afgraving van landschappelijke Hollandse Waterlinies-elementen.
Verlies van visuele integriteit betekent dat het Werelderfgoed visueel wordt aangetast door nieuwe ontwikkelingen, of die nu binnen of buiten de begrenzing van het Werelderfgoed gesitueerd zijn. Instandhouding van de visuele integriteit

bestaat uit het bewaren van de zichtbaarheid van de samenhang in het systeem en van de zichtrelaties tussen de elementen. Bij ontwikkelingen is het ook van belang dat de schaal aansluit op die van de linie-elementen. De principes voor visuele integriteit zijn uitgewerkt in: Visuele Integriteit Waterlinies. Advies Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2018.

2. Eventuele ontwikkelingen versterken de kernkwaliteiten. Bij ontwikkelingen worden de kernkwaliteiten als uitgangspunt meegenomen en zo mogelijk verzilverd.

Het tweede uitgangspunt betreft de potentie om middels ontwikkelingen de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies te versterken. Dit gaat over het inspelen op aanwezige kernkwaliteiten, zodat een ontwikkeling kwaliteit toevoegt aan het gebied en de beleefbaarheid daarvan. Plannen maken bijvoorbeeld niet alleen gebruik van het groene en open karakter van een groot deel van het gebied, maar versterken de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies.

### Betekenis van de Stelling van Amsterdam op vier schaalniveaus

Maar hoe voorkom je aantasting van de kernkwaliteiten, en hoe zorg je ervoor dat de beschreven kernkwaliteiten worden versterkt bij ontwikkelingen in het gebied? Om daar concrete handvatten voor te kunnen bieden benoemen we ruimtelijke principes voor de verschillende schaalniveaus waarop de Waterlinies ruimtelijke betekenis hebben:

- De schaal van de Hollandse Waterlinies als totaalsysteem (zie achtergrond H3);
- De regionale schaal; Stelling van Amsterdam Zuid (zie achtergrond H4)
- Het schaalniveau van het ensemble en aandachtsgebieden;
- De schaal van de individuele elementen van de Waterlinie: de forten, de inundatiewerken, de accessen, en de hoofdverdedigingslijn.

Deze vier schaalniveaus komen ook aan de orde in eerdere hoofdstukken van deze gebiedsanalyse, en zijn afgeleid uit bestaande beleidsstukken zoals het Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam (2008) en expertsessies met betrekking tot aandachtsgebieden en ensembles voor de Stelling van Amsterdam Zuid (19 en 23 mei 2022). Spelregels uit dit beeldkwaliteitsplan, maar ook uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en uit de Omgevingsverordening NH2020 en de ontwikkelprincipes uit de Kwaliteitsgidsen voor de landschappen (Provincie Utrecht) zijn indien relevant voor deze gebiedsanalyse overgenomen en in de ontwikkelprincipes geïntegreerd. De ruimtelijke principes van de hoogste schaalniveaus worden steeds vertaald naar en concreter gemaakt in het onderliggende schaalniveau.

## 5.2 Schaalniveau 1: Hollandse Waterlinies als geheel

De Stelling van Amsterdam vormt een verdedigingssysteem dat over het landschap heen is gelegd in een ring rond de hoofdstad. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is ingebed in het lage, natte gebied van het IJmeer tot onder de Merwede. De hoofdweerstandslijn rijgt de forten aaneen, en verbindt de verschillende landschappen: het IJmeer, de veenpolders, droogmakerijen en de stedelijke omgeving van Amsterdam.
Op dit schaalniveau is het van belang om de waarde van de Waterlinies als continue landschappelijke zone herkenbaar te houden en waar mogelijk te versterken.

### Uitgangspunten voor ontwikkeling binnen het schaalniveau van de Waterlinies als geheel

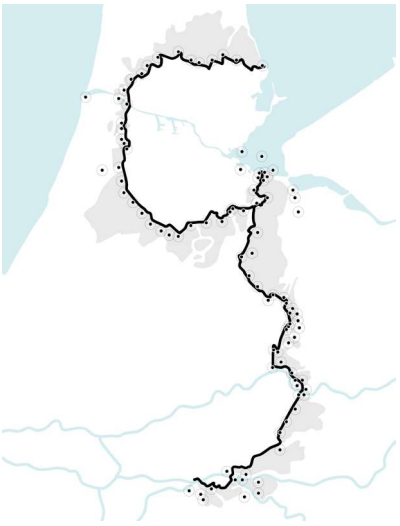
- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt bijzondere aandacht besteed aan het realiseren van kwaliteit in dit waardevolle gebied.
- Maak het samenhangende stelsel van strategisch landschap, watermanagement en de militaire werken beter zichtbaar en beleefbaar.
- De maat, schaal en vorm van nieuwe ontwikkelingen is passend in het landschap en wordt afgestemd op de elementen van de linie.
- Behoud en herstel de continuïteit van de hoofdweerstandslijn als lineaire hoger gelegen structuur in het landschap, als begrenzing van de inundatiekommen (onveilige zijde) en het te verdedigen gebied (veilige zijde).
- Behoud en versterk de herkenbaarheid van het aanwezige contrast tussen de veilige en onveilige zone.
- Behoud de openheid van de inundatiekommen waar deze nog aanwezig is.
- Behoud de openheid van de verboden kringen en schootsvelden waar deze nog aanwezig is.
- Behoud de zichtlijnen vanuit de militaire werken op het acces en, indien relevant, naar andere militaire werken.
- Behoud de accessen in samenhang met de bijbehorende militaire werken.
- Behoud de herkenbaarheid van het watermanagement.



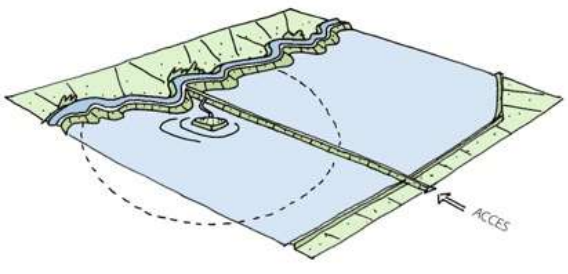
hoofdweerstandslijn als ruggengraat en doorgaande lijn



contrast tussen veilige en onveilige zone



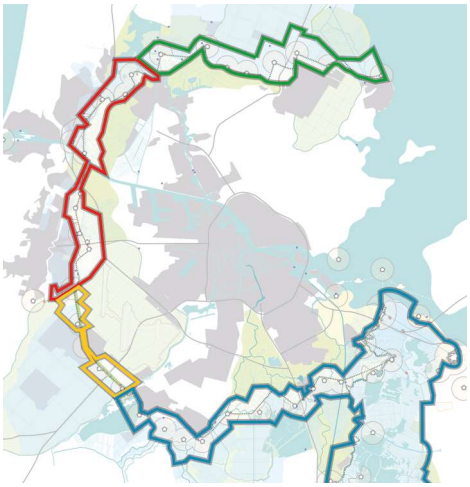
open schootvelden, zicht op de accessen




Principe van het behouden van het zicht vanuit het fort op acces

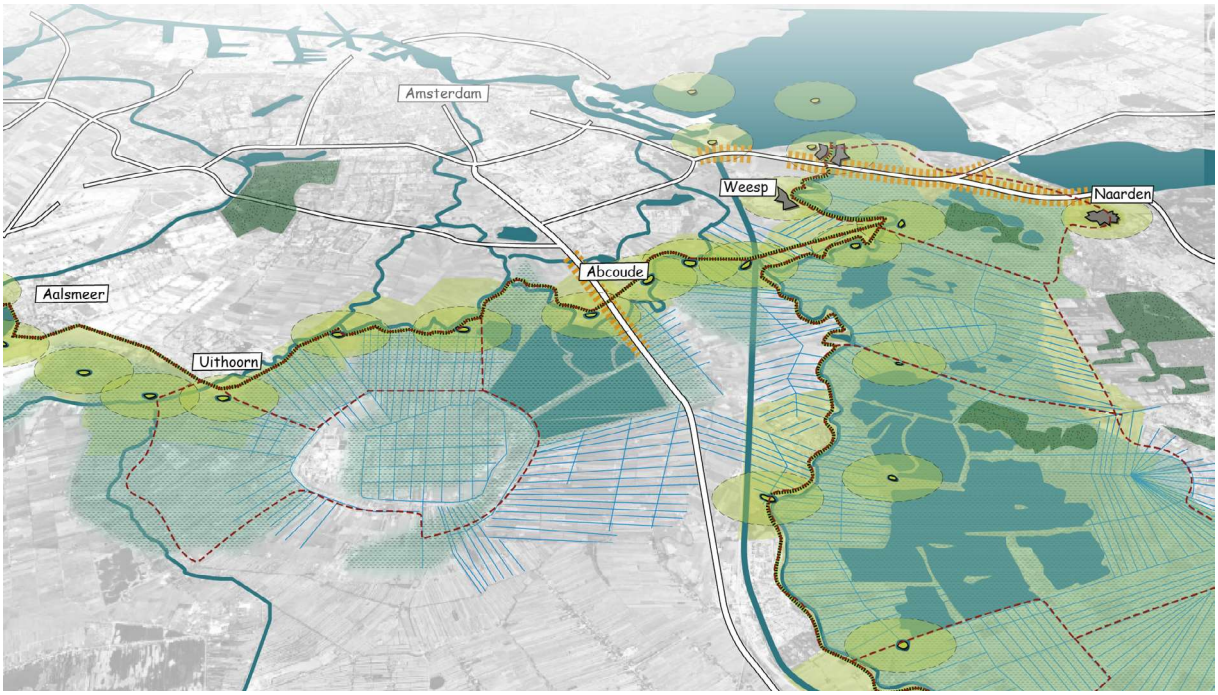
## 5.3 Schaalniveau 2: Stelling van Amsterdam Zuid

Zoals beschreven in Hoofdstuk 4 valt dit stuk van de Stelling van Amsterdam te zien als een 'koppelstuk' tussen de Haarlemmermeerpolder in het Westen en de Vechtstreek in het oosten. In de studie 'Verkenning Linieperspectief 2030' wordt dit gebied getypeerd als onderdeel van het waterrijk linielandschap waar zeekleipolders en veenweidepolders elkaar afwisselen. De hoofdweerstandslijn in het gebied bestaat voornamelijk uit een samenstel van al bestaande kades en dijken van droogmakerijen en veenweidepolders, waar de aangelegde liniewal bij Nigtevecht een uitzondering op vormt. De hoofdweerstandslijn is daarbij onder te verdelen in de karakteristieke Vuurlinie in het gebied tussen de Ringvaart van de Haarlemmermeer en de Amstel, de bochtige hoofdweerstandslijn langs veenriviertjes tussen Amstel en Vecht. Het landschap tussen Aalsmeer en de Amstel is bebouwd geraakt, waardoor openheid en verschil tussen onveilige en veilige zijde wat verloren zijn gegaan. Het landschap tussen de Amstel en het Amsterdam Rijnkanaal is aan beide zijdes open en rustig. De veilige zijde in dit gedeelte kan herkend worden door de hoogbouw van Amsterdam die continu zichtbaar is.



| strategie linielint en trefwoorden landschap | deelgebied | mogelijke allianties (buiten provincies en gemeentes) |
|---|---|---|
| ADEMRUIMTE VOOR DE STAD *parklandschap* | 1 Kraag van Utrecht en Linieland | boeren (streekprodukten), (recreatie- en horeca)ondernemers, maatschappelijke organisaties |
| | 2 Flank IJmuiden / Haarlem | boeren (streekprodukten), (recreatie- en horeca)ondernemers, maatschappelijke organisaties |
| WATERRIJK LINIELANDSCHAP *agrarisch landschap, (boeren) natuur, recreatie, van waterbeheer* | 3 Vechtstreek | boeren (streekprodukten), natuurorganisaties, waterschap/Waternet, (recreatie- en horeca)ondernemers, I Amsterdam, maatschappelijke organisaties |
| | 4 Zeekleipolders | boeren, (recreatie)ondernemers, waterschap |
| VERSTILDE LIJN *agrarisch landschap, boerennatuur, recreatie* | 5 Veenweidelandschap Zeevang en Beemster | boeren, natuurorganisaties, waterschap, I Amsterdam, maatschappelijke organisaties |
| | 6 Rivierengebied | boeren, natuurorganisaties, waterschap, (recreatie) ondernemers, maatschappelijke organisaties |
| DYNAMISCHE HAARLEMMERMEERPOLDER *contramal in verstedelijkt landschap* | 7 Haarlemmermeerpolder | (recreatie)ondernemingen, maatschappelijke organisaties |

*Vier strategieën voor het linielint uit 'Verkenning Linieperspectief 2030'*



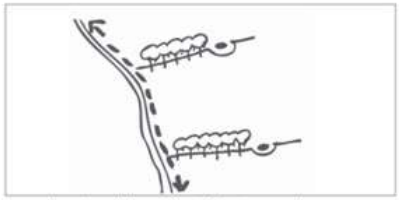

*Stellinglandschap in contrast met Amsterdam. bron 'Verkenning Linieperspectief 2030'*

## Uitgangspunten voor ontwikkelingen binnen gebied Stelling van Amsterdam Zuid

- Behoud de beleving van de openheid van dit Stellinglandschap in contrast met de bebouwing van de stad Amsterdam op de achtergrond.
- Behoud de openheid van het gebied aan beide zijdes van de hoofdweerstandslijn voor zover dit nog aanwezig is.
- Behoud de openheid van de schootsvelden en verboden kringen, ten behoeve van de samenhang vanhet strategisch landschap en de voorstelbaarheid van het systeem.Behoud en versterk de betekenis die de Stelling in dit gebied heeft als onderdeel van een “waterrijk linielandschap”.
- Behoud herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn langs de veenrivieren en over de kades van de droogmakerijen bij Aalsmeer.
- Behoud de openheid van het voormalige inundatiegebied binnen de contouren van het UNESCO werelderfgoed, en daarmee de voorstelbaarheid van de inundatie;

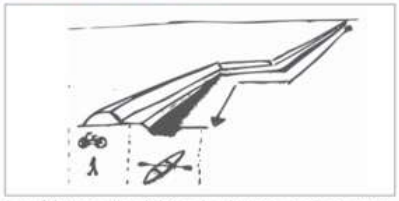
## Uitgangspunten vanuit de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen

### Natuurontwikkeling

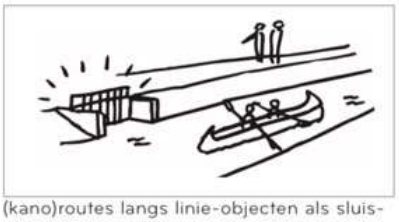


in schootsveld van het fort geen bomen (veengebieden)

### Recreatie

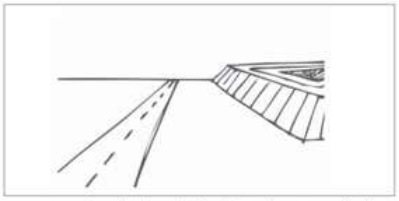


hoofdweerstandslijn als doorgaande recreatieve verbinding

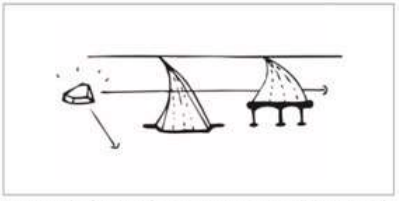


(kano)routes langs linie-objecten als sluisjes en kazematten

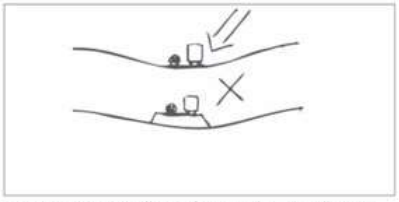
### Infrastructuur



waar grootschalige infrastructuur een fort passeert, accentueer fort of laat het vrij in het zicht



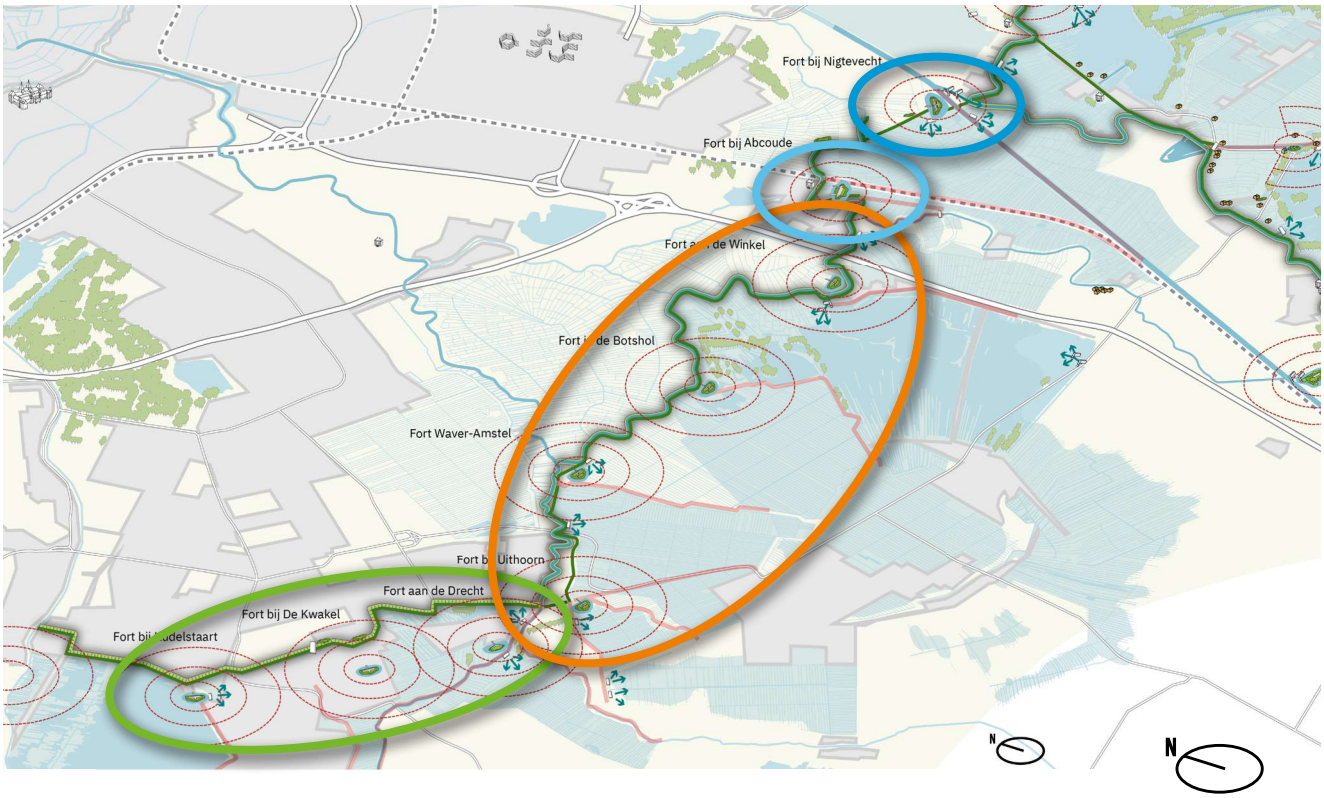
grootschalige infrastructuur in schootsveld van het fort verdiept of op poten. bij voorkeur verdiept



nieuwe wegen en paden in de inundatievelden liggen op maaiveldhoogte (geen verhoogd grondlichaam)

## 5.4 Schaalniveau 3: Ensembles en aandachtsgebieden

Op schaal van de landschappelijke ensembles markeren de elementen van de Waterlinies knooppunten en gradiënten in het landschap, en zorgen daarmee voor expressie van die samenhang. Forten liggen altijd op een knooppunt in het landschap. Alle elementen van de Waterlinie hebben een specifieke oriëntatie in het landschap. Dit is het schaalniveau waarop je de werking van het verdedigingssysteem het best zichtbaar kunt maken.
In Stelling van Amsterdam Zuid worden ensembles bepaald door hun locatie ten opzichte van de hoofdweerstandslijn, en het belang van de accessen waar deze aan gelegen zijn. Op dit schaalniveau worden enkele plekken beschreven die een logisch ensemble vormen en worden aandachtsgebieden aangegeven waar om andere redenen specifieke ruimtelijke principes gelden, bijvoorbeeld vanwege de ruimtelijke dynamiek.




**Legenda**

**Werking van waterlinie**

- Fort
- Verboden kringen
- Verdwenen fort
- Damsluis/Inundatiesluis
- Schutsluis
- Batterij
- Kazemat/Groepsschuilplaats
- Inundatiepunt
- Inundatiegebied
- Acces
- Hoofdweerstandslijn
- Toevoerwater
- Rivier met dijk (toevoerwater)
- Droogmakerijdijk

**Omgeving**

- Landgoed
- Bos (zandgronden)
- Bos (natte veengronden)
- Stedelijk weefsel
- Water
- Snelweg
- Spoorweg

**Ensembles**

- Fort Nigtevecht
- Fort bij Abcoude
- Forten in Amstelscheg
- Vuurlinie en vooruitgeschoven Forten

## Fort bij Nigtevecht

Bijzonder aan het ensemble Fort bij Nigtevecht is dat dit fort het scharnier vormt tussen de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Hier komen de inundatiegebieden van de Stelling van Amsterdam tot de Vecht, wat dus eigenlijk de veilige zijde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie is.

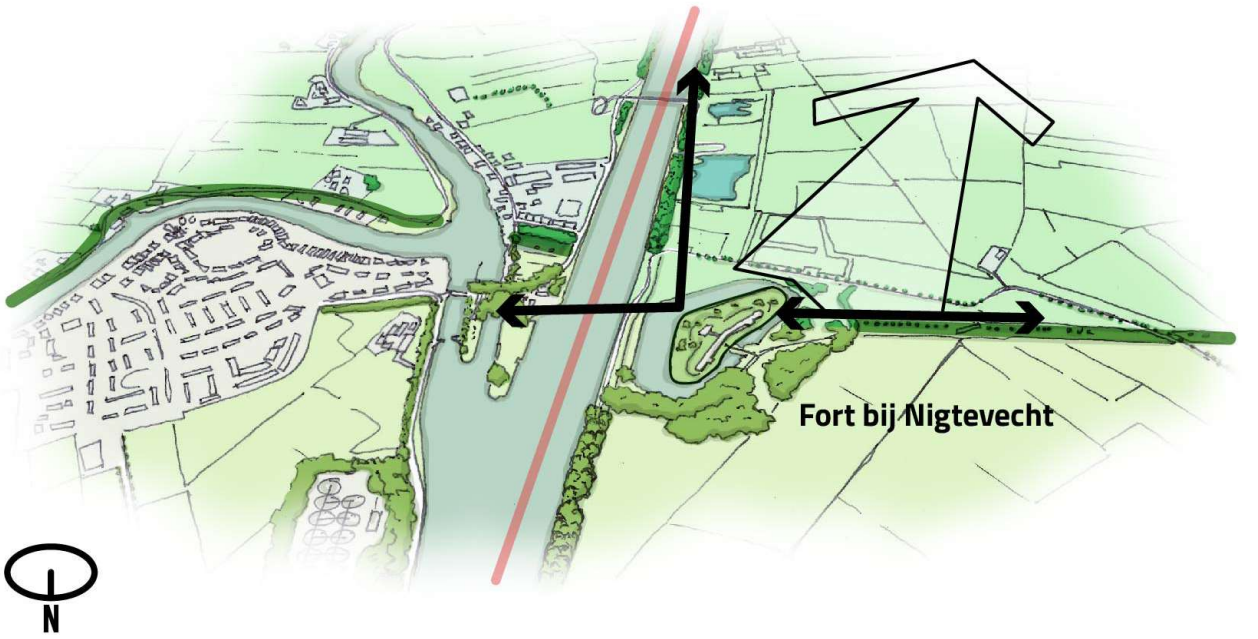
Er komen veel elementen samen die nog steeds herkenbaar zijn. Het fort verdedigde onder andere de sluis van het Merwedekanaal. De relatie tussen Fort bij Nigtevecht en het acces van het Amsterdam-Rijnkanaal is nog steeds goed herkenbaar. De aangelegde liniewal voor de Stelling van Amsterdam is goed herkenbaar in het landschap. Het landschap rond het fort is nog steeds open. De uitgangspunten bij ontwikkelingen gaan uit van het behouden en versterken van de relatie van het fort met de sluis, het acces, de liniewal en het open landschap.

### Uitgangspunten bij ontwikkelingen ensemble omgeving Fort bij Nigtevecht

- Behoud de zichtrelatie tussen het fort en het acces gevormd door het Amsterdam-Rijnkanaal.
- Behoud de openheid van het veenweidelandschap en het zicht vanaf het fort over het open landschap.
- Behoud de relatie tussen het fort en de aangelegde liniewal door de karakteristieke liniewal niet aan te tasten.
- Behoud de zichtlijnen tussen de hoofdweerstandslijn en het fort.
- Behoud de bestaande openheid van de verboden kringen van Fort bij Nigtevecht.

### Ambities en kansen

- Versterk de karakteristieke aangelegde liniewal door bij eventuele ontwikkelingen het grondlichaam van de liniewal te herstellen.



### Fort bij Abcoude

Fort bij Abcoude bewaakte de spoorlijn, de Angstel en de Rijksstraatweg richting Utrecht. De relatie tussen de forten en accessen is nog goed herkenbaar. Het fort ligt tegen de hoofdweerstandslijn die gevormd wordt door de zuidelijke kade van het Gein en de Angstel. De bebouwing van het dorp Abcoude is grotendeels aan de veilige zijde van de hoofdweerstandslijn gebleven. Er is wel een stuk aan de onveilige zijde bebouwd geraakt. De batterijen aan het Gein liggen halverwege tussen het Fort bij Abcoude en Fort bij Nigtevecht, en hebben als doel gehad om de accessen van Fort bij Abcoude te bewaken.

### Uitgangspunten bij ontwikkelingen ensemble omgeving Fort bij Abcoude

- Behoud de relatie tussen de forten en de aanwezige accessen van de spoorlijn en de Rijksstraatweg.
- Behoud de relatie tussen het fort en de hoofdweerstandslijn.
- Behoud de openheid aan de onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn.
- Behoud de relatie tussen Fort bij Abcoude en de Batterijen aan het Gein.
- Behoud de bestaande openheid van de verboden kringen van Fort bij Abcoude.

### Ambities en kansen

- Versterk de openheid aan de onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn.
- Door de locatie van het fort ten opzicht van Abcoude leent Fort Abcoude zich goed tot een recreatief fort van waaruit het verhaal van de Stelling van Amsterdam verteld kan worden. Gebruik deze locatie om het verhaal van de Stelling van Amsterdam duidelijker te vertellen.



## Forten in Amstelscheg

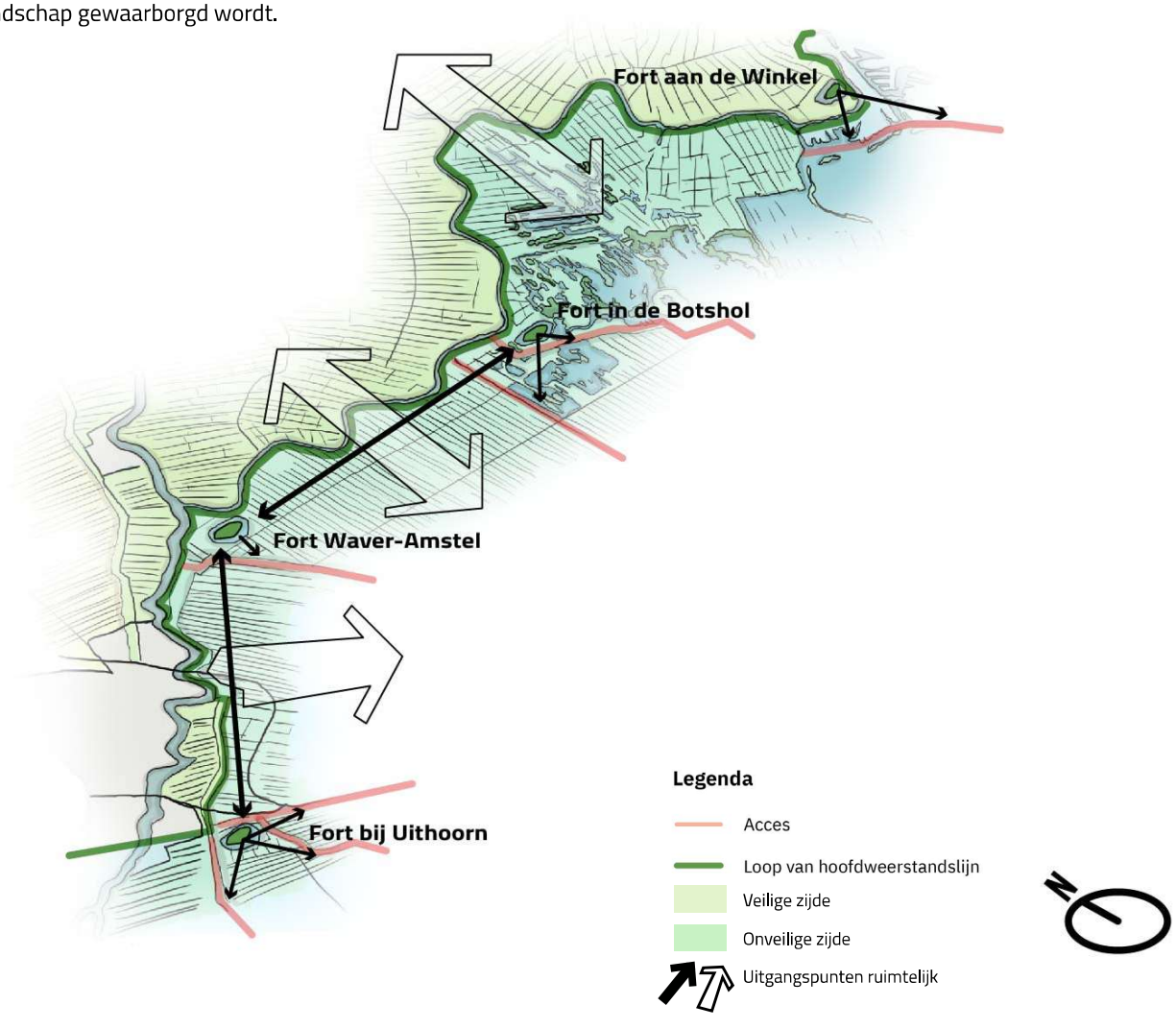
Tot de forten die grenzen aan de Amstelscheg behoren Fort bij Uithoorn, Fort Waver-Amstel, Fort in de Botshol en Fort aan de Winkel. De forten hebben met elkaar gemeen dat de accessen die deze forten bewaken relatief klein zijn en eenvoudig te verdedigen waren. Mede om deze reden zijn de forten Fort aan de Winkel en Fort in de Botshol niet van een fortgebouw voorzien. De forten liggen alle vier vlakbij de hoofdweerstandslijn, in een vast ritme, waarbij Fort aan de Winkel het enige fort is dat achter de hoofdweerstandslijn ligt. Door de aanwezigheid van de forten wordt de hoofdweerstandslijn duidelijker leesbaar. Het landschap rond de vier forten is nog redelijk goed open gebleven aan beide zijdes van de hoofdweerstandslijn. Aan de veilige zijde is vrijwel continu de hoogbouw van Amsterdam te zien.

## Uitgangspunten bij ontwikkelingen ensemble omgeving forten met accessen van gering belang

- Behoud de relatie tussen de forten en de hoofdweerstandslijn.
- Behoud de relatie tussen de forten en de aanwezige accessen.
- Behoud de open zichtrelaties tussen de forten en het landschap.
- Behoud het open landschap aan beide zijdes van de hoofdweerstandslijn.
- Behoud de het open zicht tussen de hoofdweerstandslijn en de hoogbouw van Amsterdam aan de veilige zijde.
- Behoud de bestaande openheid van de verboden kringen van de forten.

## Ambities en kansen

- Gebruik bij eventuele vernattingsopgaven de onveilige zijde als vernattingslocaties, waarbij de openheid van het landschap gewaarborgd wordt.



## Vuurlinie en vooruitgeschoven forten

De Vuurlinie langs de droogmakerijen is de nog enige resterende verbindingslijn van de Stelling. De oorspronkelijke militaire werken aan deze Vuurlinie zijn in loop van tijd verdwenen, en de linie mist hier de kracht van bijvoorbeeld de Geniedijk. Langs de Vuurlinie liggen de forten bij Kudelstaart, Fort aan De Kwakel en Fort aan de Drecht. Deze drie forten liggen allen vooruitgeschoven ten opzichte van de hoofdweerstandslijn, die hier gevormd wordt door de Vuurlinie. De omgeving van de drie forten is bebouwd geraakt waardoor de relatie tussen de forten en de hoofdweerstandslijn niet altijd duidelijk te lezen is in het landschap. Uitgangspunten bij ontwikkelingen gaan uit van het behouden en versterken van de uitdrukkingskracht van de Vuurlinie als verbindend element in het Waterliniesysteem, en het behouden en versterken van de relaties die nog wel bestaan tussen de forten en de hoofdweerstandslijn. Onder ambities en kansen wordt omschreven hoe deze relaties bij eventuele ontwikkelingen verbeterd zouden kunnen worden.

## Uitgangspunten bij ontwikkelingen ensemble omgeving Vuurlinie en vooruitgeschoven forten

- Behoud de nog aanwezige relaties tussen de forten en de hoofdweerstandslijn.
- Behoud de nog aanwezige open zichtrelaties tussen de forten en het veenweidelandschap.
- Behoud de nog aanwezige zichtrelaties tussen de forten en de accessen.
- Behoud de karakteristieke vuurliniewal met de daarop aanwezige batterijen en grote damsluis.
- Behoud de nog aanwezige openheid aan de onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn.
- Behoud de bestaande openheid van de verboden kringen van de forten.

## Ambities en kansen

- Versterk de openheid en open zichtrelaties rond de forten en richting de accessen.
- Versterk de uitdrukkingskracht en beleving van de Vuurlinie.
- Versterk de relatie tussen de vooruitgeschoven forten en de hoofdweerstandslijn door een themaroute tussen de forten en Vuurlinie vorm te geven.
- Versterk de openheid aan de onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn.




**Legenda**

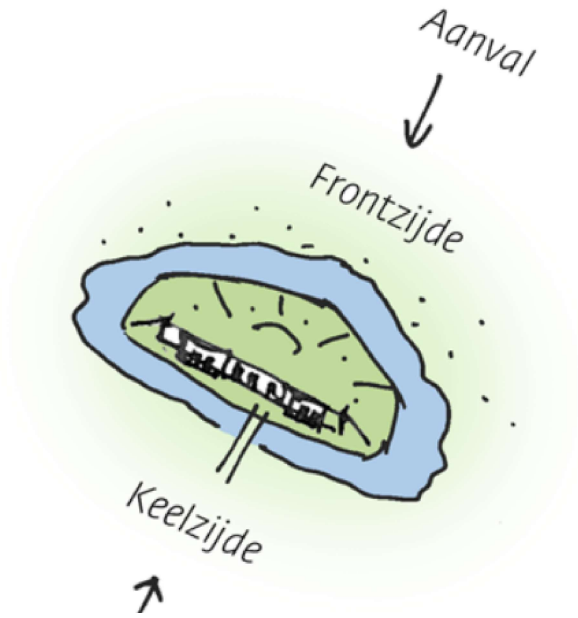
- Acces
- Loop van hoofdweerstandslijn
- Veilige zijde
- Onveilige zijde
- Uitgangspunten ruimtelijk

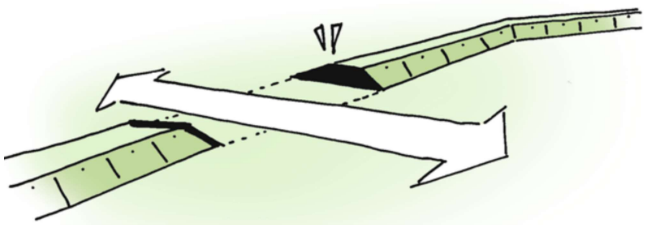
## 5.5 Schaalniveau van de losse elementen

De elementen van de linie worden als monument beschermd. Bij eventuele nieuwe ontwikkelingen dient met de volgende algemene ruimtelijke principes rekening worden te houden.

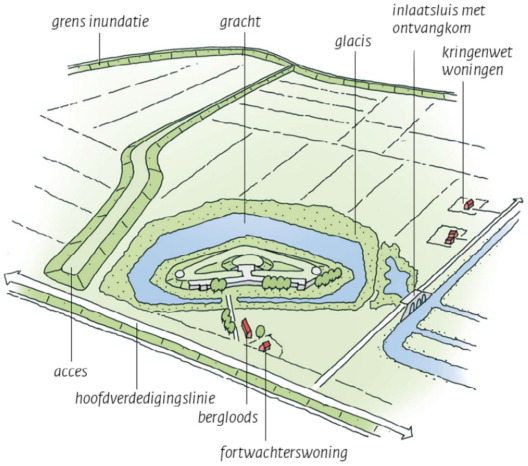
### Uitgangspunten bij ontwikkelingen op het schaalniveau van de losse elementen

- Laat investeringen in herontwikkeling van forten samenvallen met een integrale aanpak van fortterrein en schootsvelden.
- Behoud de karakteristiek van forten als vermomd landschapselement, met onderscheid voorkant en achterkant.
- Respecteer en behoudt de essentiële kenmerken en fysieke onderdelen van het fort met dicht grondwal en verdedigingswerken aan de frontzijde
- Gebruik historisch verantwoorde beplanting. Hierbij verwijzen we naar de studie "Verscholen in het Groen, Een onderzoek naar de geschiedenis van beplantingen op de Stelling van Amsterdam" (Nicky Schuurman, Landschap Noord-Holland) en "Beplantingen op verdedigingswerken" (Martijn Boosten, Probos, 2012).



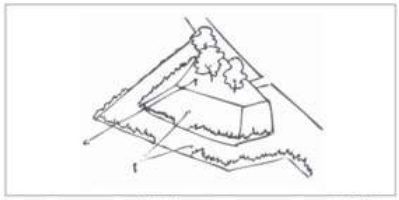



Accentueer coupures

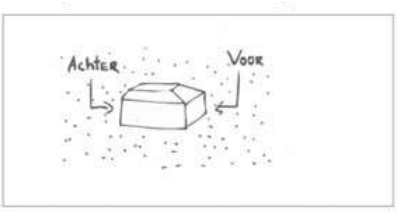


## Uitgangspunten vanuit de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen

### Natuurontwikkeling

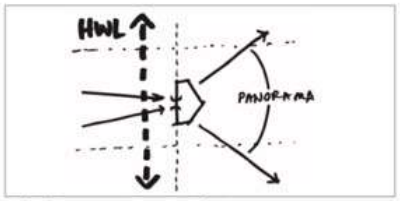


bij natuurontwikkeling interessante zichtlijnen van en naar het fort waarborgen

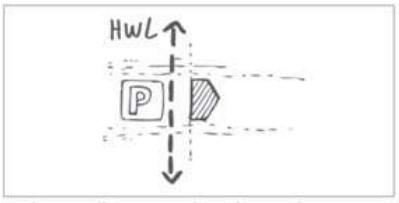



elk militair element van de NHW heeft een voor- en achterkant

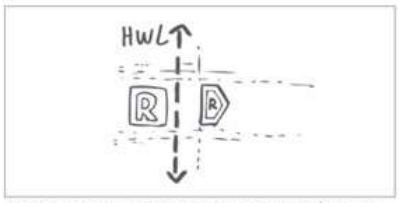
### Recreatie



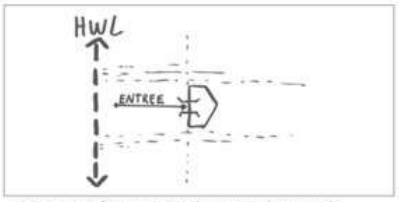

zichtlijn op entree tot fort en panorama aan voorzijde vanuit het werk




parkeren alleen aan de achterzijde




recreatievoorzieningen binnen het fort, uitbreidingen aan achterzijde




entree tot fort is altijd aan achterzijde

# BRONNEN


- Nominatiedossier: Dutch Water Defence Lines. Significant Boundary Modification of the Defence Line of Amsterdam (WHS 795) and proposal for change of the property name to Dutch Water Defence Lines. Project Office for the Defence Line of Amsterdam / New Dutch Waterline programme office. Haarlem/Utrecht, december 2018.
- Panorama Krayenhoff  Linieperspectief,Stuurgroep Nationaal Project Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2004.
- Visuele integriteit Waterlinies. Advies Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2018.
- Gebiedsanalyse Nieuwe Hollandse Waterlinie Laagraven, Provincie Utrecht i.s.m. Marinus Kooiman, 2020.
- Kwaliteitsgids Utrechtse landschappen GebiedsKatern waterlinies (nieuwe hollandse waterlinie en stelling van amsterdam), 2011
- Verkenning Linieperspectief. Feddes/Olthof landschapsarchitecten, i.s.m. Marinus Kooiman, 2017.
- C. Steenbergen, J. van der Zwart, Strategisch laagland. Digitale atlas Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2006 (boek / pdf). En/of, R. Brons e.a., Atlas Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2009.
- D. Koen, De Hollandse Waterlinie. Cultuurhistorische routes in de provincie Utrecht, 2007.
- Roland Blijdenstijn, Hoofdverdedigingslijnen Utrecht-Oost van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2020
- Cultuurhistorische Atlas provincie Utrecht (CHAT): CHAT, https://utrecht.maps.arcgis.com/apps/MapAnd AppGallery/index.html?appid=c25fa592c03d43358b672471ac9f023d
- http://www.forten.info
- https://erfgoed.utrecht.nl/forten/
- http://encyclopedie-van-de-waterlinie.123website.nl
- Erfgoed Waterschap Stichtse Rijnlanden: https://www.hdsr.nl/werk/watererfgoed-nieuw/nieuwe-hollandse/
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018. Provincie Noord-Holland.

# BIJLAGEN

**Bijlage I Begrippenlijst**

**Bijlage II Kansenkaart**

# BIJLAGE I BEGRIPPENLIJST

## Strategisch landschap

**Hoofdweerstandslijn / hoofdverdedigingslijn**

De hoofdweerstandslijn of hoofdverdedigingslijn markeert de grens tussen het verdedigde gebied en het inundeerbare gebied. De hoofdweerstandslijn is de begrenzing waar uiteindelijk 'hardnekkig weerstand' diende te worden gevoerd. Bijna overal werden er verhogingen in het landschap, zoals bestaande kades en dijken, voor ingezet.
Bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie ligt het verdedigde gebied aan de westkant van de hoofdweerstandslijn en het inundeerbare gebied aan de oostkant. Bij de Stelling van Amsterdam die als een ring rond de hoofdstad ligt, vormt het inundatiegebied een buitenring rond het verdedigde gebied met de hoofdweerstandslijn als grens.

**Komkeringen**

Komkeringen zijn dijken, kaden of hoger liggende terreinen die het verschil in waterpeil tussen de inundatiekommen moesten behouden. De verdedigingswerken die op of bij de komkeringen zijn aangelegd, benadrukken de strategische ligging van deze lijnen in het landschap. Komkeringen staan doorgaans haaks op de hoofdverdedigingslijn. Keerkaden die dienen om afvloeiing van het inundatiewater uit de kommen naar lager gelegen gebied te voorkomen, worden hier ook onder verstaan.

**Inundatiekommen**

Inundatiekommen zijn door kaden begrensde gebieden, die bij onderwaterzetting een eigen waterpeil hebben. Een laag water tot ongeveer kniehoogte was voldoende om een gebied onbegaanbaar en onbevaarbaar te maken. De gebieden hadden en hebben veelal een agrarische functie en soms die van natuurgebied. Elke inundatiekom bestaat uit een aantal polders waartussen slechts geringe hoogteverschillen voorkomen. Komkeringen scheidden de inundatiekommen van elkaar.

**Liniewal**

Specifiek voor de Hollandse Waterlinies aangelegde dijk of wal. Voorbeelden in de Stelling van Amsterdam zijn de Geniedijk die dwars door de Haarlemmermeerpolder loopt en de Vuurlinie, een liniewal in de Wijkermeerpolder tussen Fort Zuidwijkermeer en Fort Veldhuis

**Accessen**

Accessen zijn droogblijvende toegangen en bevaarbare waterwegen die tussen de inundatiegebieden doorlopen. Het waren de potentiële zwakke plekken in de Hollandse Waterlinies. Accessen werden gevormd door een hoger gelegen terrein, een dijk of kade, een rivier of kanaal, een spoorbaan of autoweg. Bij dicht bij elkaar gelegen doorgangen spreekt men wel van een meervoudig acces. Forten en andere verdedigingswerken zorgden voor de afsluiting van deze doorgangen.

**Verboden Kringen**

Verboden Kringen zijn denkbeeldige cirkels om een verdedigingswerk, waarbinnen wettelijke voorschriften een vrij waarnemings- en schootsveld verzekerden. Het gebied rond de verdedigingswerken werd ingedeeld in kringen van 300, 600 en 1000 meter vanaf de uiterste forthoeken. Binnen deze kringen golden strikte bouw- en beplantingsvoorschriften. Zo moest binnen de eerste twee kringen vooral in hout gebouwd worden, zodat bij oorlogsdreiging deze 'obstakels' gemakkelijk afgebroken konden worden. De voorschriften zijn gedetailleerd vastgelegd in de Kringenwet, die tussen 1853 en 1963 rechtsgeldig was.

**Houten Huizen**

Ook wel 'kringenwetwoningen' genoemd, zijn karakteristieke houten gebouwen (merendeels woonhuizen en boerderijen) die nog her en der rond de forten worden aangetroffen in de eerste twee Verboden Kringen van 300 en 600 meter rond een fort. In de eerste kring (tot 300m) mocht alleen in hout gebouwd worden. In de tweede kring (tot 600m) mocht voor

de fundering, de schoorsteen en de dakbedekking steen gebruikt worden, de overige onderdelen moesten van hout zijn.

## Watermanagementsysteem

### Inundatiekaden / keerkaden

Inundatiekaden, ook wel keerkaden genaamd, zorgden ervoor dat het water werd vastgehouden in de inundatiekommen. Bestaande dijken en kaden zijn soms voor dit doel aangepast. Ook zijn speciale inundatiekaden aangelegd.

### Primaire wateraanvoer

Voor het op tijd kunnen stellen van de inundaties was de zekerheid van voldoende wateraanvoer essentieel. Bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie verliep de toevoer via de grote rivieren Nederrijn-Lek, Waal-Merwede en Maas, daarnaast via de Zuiderzee. Het water werd rechtstreeks of via de binnenwateren van de Vecht, de Kromme Rijn, de Linge en de Bakkerskil ingelaten. Via verdeelpunten bereikte het binnenwater de kommen. De Zuiderzee was ook een belangrijke toevoer voor de Stelling van Amsterdam, evenals het Noordzeekanaal, het Alkmaardermeer en de Westeinderplassen. Onder meer de ringvaart van De Beenster voerde het inundatiewater verder naar de inlaatpunten.

### Inundatie- en toevoerkanalen

Inundatiekanalen zijn gegraven of aangepaste watergangen bedoeld voor de aanvoer van inundatiewater. Doorgaans werden bestaande watergangen gebruikt. Met verbreding en verdieping inclusief dam- en schutsluizen werden ze hiervoor geschikt gemaakt.

### Uitlozingskommen

Uitlozingskommen zijn met water gevulde verdiepingen in het landschap, afgesloten door een damsluis. Zij fungeren als een eerste waterbuffer voor de inundatie van het achtergelegen poldergebied. Enkele uitlozingskommen zijn nog aanwezig, zoals bij Muiderberg, Nigtevecht en Fort de Gagel.

### Hoofdinlaten

Bij de Zuiderzee, langs de grote rivieren en andere wateren van waaruit water werd ingelaten, zijn op strategische locaties inundatiesluizen aangelegd. Deze regelden de primaire wateraanvoer voor de inundaties van de Hollandse Waterlinies. Omdat deze hoofdinlaten essentieel waren voor een effectieve onderwaterzetting werden zij bijna allemaal voorzien van verdedigingswerken. Een bijzondere functie in dit verband had het in oostelijke richting vooruitgeschoven fort Pannerden, dat de Nederrijn moest beveiligen.

### Inlaatsluizen / Hevels

De belangrijkste inundatiewerken zijn de inlaatsluizen, waarmee het inundatiewater voor de Hollandse Waterlinies werd ingelaten. Bestaande afwaterings en schutsluizen werden aangepast ten behoeve van de inundatie. Daarnaast werden ook inundatiesluizen aangelegd die alleen voor deze functie dienden.
In de Stelling van Amsterdam zijn voor de inundatie ook hevels gebruikt: afsluitbare duikers waarmee water een polder in gelaten kan worden.

### Damsluizen / Schotbalkloodsen

Het meest toegepaste type van een sluis die een enkele keer in geval van nood moest functioneren is de damsluis. Deze kon afgesloten worden met een dubbele rij eiken balken, waarbij de tussenruimte opgevuld werd met klei en het bovenste deel met zand. Deze schotbalken werden zo dicht mogelijk bij de sluis opgeslagen in loodsen,

eenvoudige houten gebouwtjes van één bouwlaag onder pannen zadeldak met gepotdekselde planken of bestaande uit een open lattenconstructie voor de ventilatie.

**Gemalen**
De militaire ingenieurs wisten slim gebruik te maken van de bestaande gemalen in situaties waar inundatiewater naar hoger gelegen gebied gepompt moest worden. Ook voor een versnelde waterafvoer na afloop van de inundatie waren gemalen zeer nuttig.

## Militaire werken

**Vestingen**
Vestingen zijn versterkte steden of versterkte legerplaatsen met een permanente bezetting. De meeste steden in ons land hebben vanaf de dertiende eeuw een ommuring gekregen. Vele strategisch gelegen steden kregen in de zestiende en zeventiende eeuw zwaardere en meer uitgebreide verdedigingswerken met wallen, bastions, ravelijnen, enveloppen en omgrachtingen. Als voorloper van de Nieuwe Hollandse Waterlinie bestond de Oude Hollandse Waterlinie in hoofdzaak uit een serie versterkte steden, forten, batterijen en uitgestrekte inundatiegebieden. Enkele van de versterkte steden zijn als vesting in de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam opgenomen en hebben hiervoor in meer of mindere mate aanpassingen ondergaan. De volgende zes vestingen maken deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, waarvan de eerste drie ook onderdeel zijn van de Stelling van Amsterdam:
- Vesting Naarden
- Vesting Muiden
- Vesting Weesp
- Vesting Nieuwersluis
- Vesting Gorinchem
- Vesting Woudrichem

**Forten, werken en batterijen**
Alle forten en batterijen vallen onder de verzamelterm ‘verdedigingswerken, dekking verschaffende opstellingen voor troepen en bewapening’. Een fort is een naar alle zijden door een omgrachting gesloten verdedigbaar werk, van waaruit de defensie zelfstandig gevoerd kan worden. Bij sommige forten wordt ook wel gesproken over werken. Dit zijn over het algemeen kleinere forten zonder bastions, die zijn ingericht als batterijforten. De functie van de forten was het beveiligen en afsluiten van accessen en/of de nabijgelegen onderdelen van het watersysteem, zoals inundatiesluizen. Daarnaast hadden ze een bestemming als legering van manschappen en materieel.
Batterijen zijn opstellingsplaatsen voor een aantal stukken geschut, soms uitgevoerd als afzonderlijke, aarden verdedigingswerk en gesitueerd in een onderling vuurverband. Als de functie ondersteuning van een nabijgelegen fort is, worden ze ook wel nevenbatterijen genoemd.

**Stellingen en verspreide werken**
Betonnen groepsschuilplaatsen en kazematten liggen vaak geclusterd in het landschap, op plekken waar de vijand het inundatiegebied kon oversteken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen stellingen en verspreide werken.
Stellingen dateren meestal uit de mobilisatieperiode van de Eerste Wereldoorlog en worden gekenmerkt door de compacte structuur: de werken liggen dicht bij elkaar. Een stelling is een min of meer zelfstandig stelsel van verdedigende opstellingen, bestaande uit een samenhangend geheel van loopgraven, groepsnesten en groepsschuilplaatsen, doorgaans gelegen tussen de oudere forten, of in een meer vooruitgeschoven positie.
De meeste verspreide werken stammen uit de periode van net voor de Tweede Wereldoorlog. Deze betonnen werken liggen verder uit elkaar. Omdat rekening gehouden moest worden met de verschillende landschapstypen in de Hollandse Waterlinies, is geen cluster identiek. Hun ligging ten opzichte van de omgeving en hun onderlinge positie in clusters karakteriseren de strategische relatie met het landschap.

**Groepsschuilplaatsen**
Groepsschuilplaatsen zijn betonnen bouwwerken die zijn bedoeld als onderkomen voor groepen infanteristen wanneer de loopgraven tussen de schuilplaatsen niet genoeg dekking boden. In tegenstelling tot een kazemat heeft een groepsschuilplaats geen actieve gevechtsfunctie. Er zijn geen opstellingsplaatsen voor wapens als mitrailleurs of kanonnen. Verspreid en geconcentreerd in stellingen liggen in de Hollandse Waterlinies nog honderden groepsschuilplaatsen en tientallen kazematten uit de mobilisatieperiode 1914-1918, het Interbellum (de periode tussen de Eerste en de Tweede Wereldoorlog) en 1939-1940. Er zijn zes verschillende typen groepsschuilplaatsen, uit verschillende bouwperiodes.

**Kazematten**
Een kazemat is een door muren en overdekking van metselwerk of (gewapend) beton omsloten ruimte voor geschut of mitrailleurs in een verdedigingslinie, voorzien van één of meer schietgaten. In de Hollandse Waterlinies zijn ze in de twintigste eeuw toegevoegd en doorgaans uitgevoerd in beton. Sinds de Tweede Wereldoorlog worden betonnen onderkomens in de volksmond vaak aangeduid met 'bunker', het Duitse woord voor kazemat.

**Andere militaire objecten**
Voor de Hollandse Waterlinies zijn diverse andere militaire objecten aangelegd, zoals gedekte gemeenschapswegen, groepsnesten, loopgraven, tankgrachten en antitankversperringen.

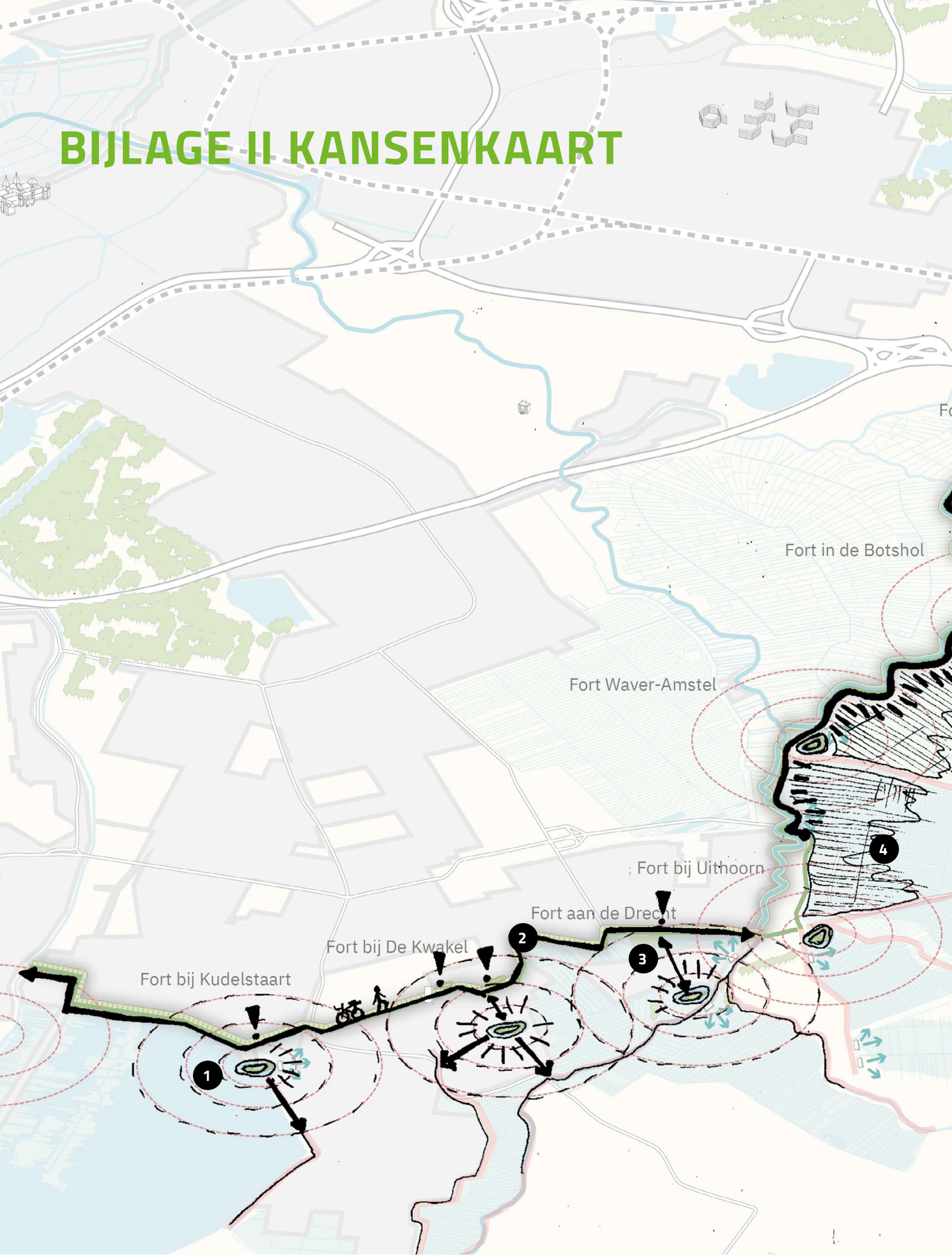
**Gedekte gemeenschapsweg**
Een gedekte gemeenschapsweg, ook wel gedekte weg, is een weg achter een wal die verdedigingswerken met elkaar verbindt. De wal is zo hoog dat de militairen zich in dekking kunnen verplaatsen. Door het opwerpen van de wal ontstond vaak tegelijkertijd een gracht.

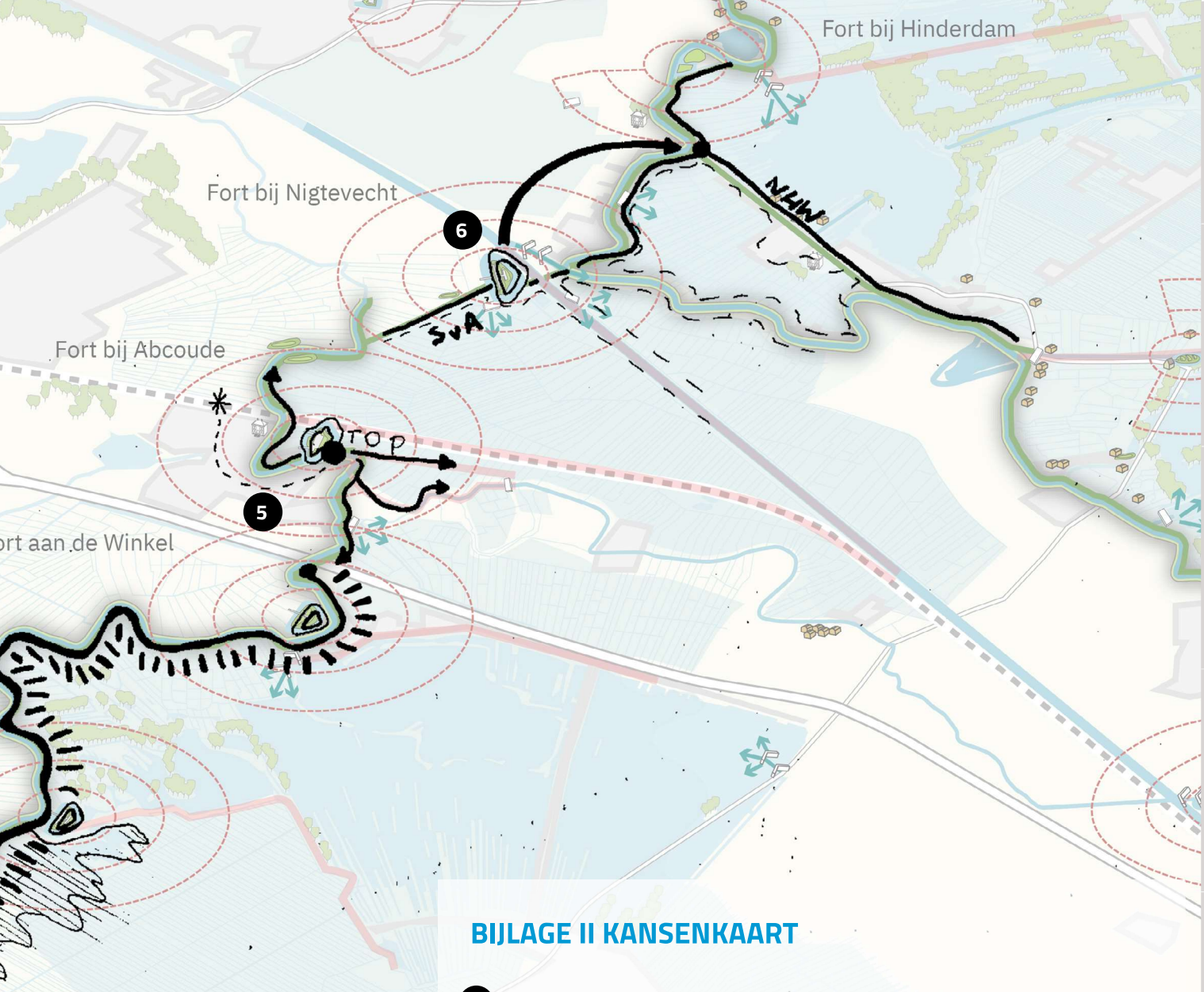
**Groepsnest**
Een groepsnest is een 45 meter lange aarden veldversterking voor een groep infanterie van ongeveer elf man, bewapend met geweren en een lichte mitrailleur. Een groepsnest had een loopgraaf in gebroken tracé..

**Loopgraaf**
Een loopgraaf is een doorgaande uitgraving als gevechtsopstelling of verbindingsgang voor troepen. Loopgraven werden ook gebruikt voor het vervoeren of opslaan van voorraden munitie. In de maanden maart en april 1940 zijn ten noorden en ten oosten van de stad Utrecht 20 betonnen loopgraven voor lichte mitrailleurs met afwachtingsruimte aangelegd. Bij Fort Blauwkapel is daar nog een voorbeeld van te vinden. De overige loopgraven waren gemaakt met zijwanden, verstevigd met zandzakken,
planken of horden, matten van gevlochten wilgentenen. Dergelijke loopgraven zijn ook in de Stelling van Amsterdam aangelegd, o.a. in de Positie te Spaarndam ten tijde van de Eerste Wereldoorlog.

**Tankgracht / antitankgracht, antitankversperring**
Een tankgracht of antitankgracht is een gracht met zeer steile oevers en breed en diep genoeg om tanks en andere voertuigen tegen te houden.
Er kon water in de gracht staan, maar dat was niet noodzakelijk om als bescherming te dienen. Waar de tankgracht een weg kruiste, lag een antitankversperring van schuin naar voren gerichte en in betonblokken vastgezette stalen balken, voorzien van een scherpe punt (zg. 'asperges').
Er zijn zeven tankgrachten aangelegd in de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Enkele zijn nog goed in het polderlandschap zichtbaar door hun opvallende tracé, zoals de negen kilometer lange zigzaggende waterloop tussen de Werken van Griftenstein en Fort bij 't Hemeltje.

# BIJLAGE II KANSENKAART






## BIJLAGE II KANSENKAART

1. Aan de westelijke zijde van de Stelling van Amsterdam Zuid zijn zowel de veilige als de onveilige zijde bebouwd geraakt. Hierdoor is de stelling minder goed te herkennen. Een kans is om bij ontwikkelingen dit verschil te versterken: eventuele bebouwing aan veilige zijde, natuur waterprojecten aan onveilige zijde, met behoud van de openheid.

2. De vuurliniedijk leent zich sterk voor de realisatie van een nieuwe wandel/fiets route waarbij de werking van de stelling duidelijk wordt gemaakt, en ook dit gebied als stellinggebied te herkennen valt.

3. Voor de vooruitgeschoven forten ligt een kans om de relatie tussen de hoofdweerstandslijn duidelijker te maken met bijvoorbeeld een wandelroute.

4. Bij eventuele vernattingsopgaven binnen de Ronde Venen kunnen de voormalige inundatievelden van de Stelling van Amsterdam beleefbaar worden gemaakt.

5. Fort bij Abcoude, nabij station Abcoude, leent zich goed als T.O.P. waarvandaan het linielandschap en de stelling ontdekt en beleefd kan worden.

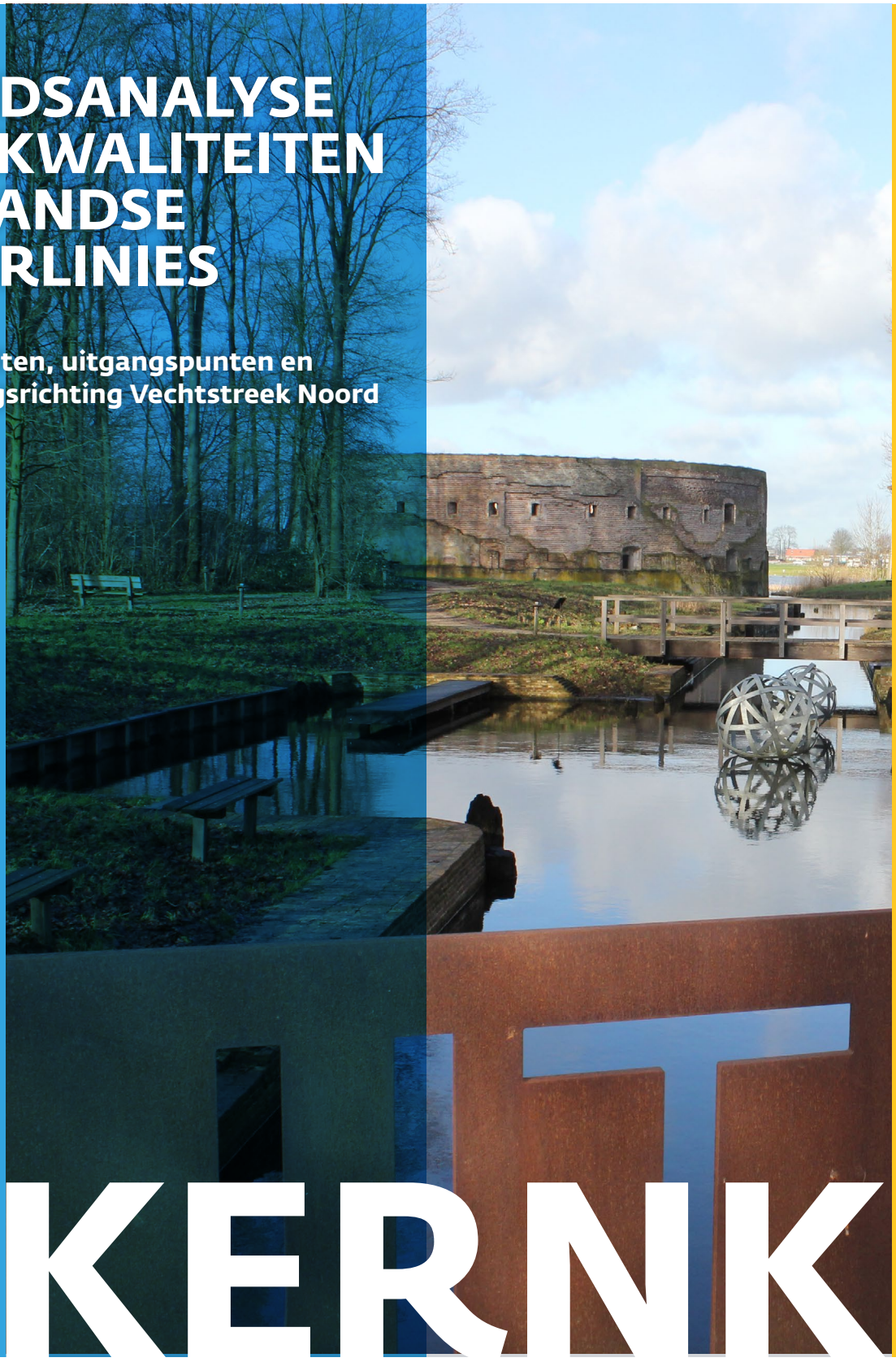
6. Er liggen kansen om in het gebied rond Fort bij Nigtevecht de werking van zowel de Stelling van Amsterdam als de Nieuwe Hollandse Waterlinie duidelijker beleefbaar te maken. De twee linies komen hier namelijk samen en hierdoor is de bijzondere situatie ontstaan dat een stuk inundatiegebied aan de onveilige zijde van de SvA juist aan de veilige zijde van de NHW ligt.

Provincie Noord-Holland

HOLLANDSE WATERLINIES
UNESCO WERELDERFGOED

# GEBIEDSANALYSE KERNKWALITEITEN HOLLANDSE WATERLINIES

**Kernkwaliteiten, uitgangspunten en ontwikkelingsrichting Vechtstreek Noord**



KERNKW

Kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies

Kernkwaliteiten, uitgangspunten en ontwikkelingsrichting Vechtstreek Noord.

**Opgesteld door:**
Cultuurhistorische Projecten: Marinus Kooiman
Feddes/Olthof Landschapsarchitecten: Yoran van Boheemen
Sweco: Lisette van der Kolk en Durk de Vries

In nauwe samenwerking met en in opdracht van de Provincie Noord-Holland.

# INHOUD


5 **1 INLEIDING**
5 Aanleiding
5 Doel gebiedsanalyse
5 Harmonisatie beleid ruimtelijke ontwikkeling in de Hollandse Waterlinies
6 Systematiek en leeswijzer

8 **2 KARAKTER VAN HET GEBIED**
8 Huidige situatie
8 Landschappelijk karakter

9 **3 DE HOLLANDSE WATERLINIES**
9 Werking van het systeem
10 Kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies op basis van de OUV

12 **4 DE HOLLANDSE WATERLINIES – VECHTSTREEK NOORD**
12 4.1 Samenvallen van de twee Waterlinies met de Vestingdriehoek als schakel
13 4.2 Linielandschap
16 4.3 Kernkwaliteiten op hoofdlijnen

18 **5 NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE – STELLING VAN AMSTERDAM VECHTSTREEK NOORD**
18 5.1 Het landschap voor WOII
21 5.2 Vestingdriehoek en Vechtplassengebied
31 5.3 Fortendriehoek
32 5.4 Ruimtelijke dynamiek na WOII
34 5.5 Kernkwaliteiten en elementen Vechtstreek Noord

36 **6 UITGANGSPUNTEN**
36 6.1 Algemeen
38 6.2 Schaalniveau 1 herkenbaarheid van de Hollandse Waterlinies als geheel
39 6.3 Schaalniveau 2 herkenbaarheid van de Hollandse Waterlinies in de Vechtstreek Noord
42 6.4 Schaalniveau 3 ensembles en aandachtsgebieden
48 6.5 Schaalniveau van de losse elementen

49 **7 Bronnen**




*De Hollandse Waterlinies in het landschap.*

# 1 INLEIDING

## Aanleiding

De Hollandse Waterlinies zijn uniek én op een bijzondere manier verbonden aan het Nederlandse Landschap. Nederland heeft daarom in 2019 bij Unesco in Parijs het Nominatiedossier ingediend om de Hollandse Waterlinies op de werelderfgoedlijst te laten plaatsen vanwege de unieke waarden.
De Hollandse Waterlinies worden gevormd door de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en de Stelling van Amsterdam (SvA). De SvA is al sinds 1996 Werelderfgoed, de NHW is een uitbreiding van het Werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam. De voordracht tot inschrijving van de uitbreiding op de Werelderfgoedlijst is door UNESCO goedgekeurd in juli 2021. Samen vormen beide linies nu één Unesco Werelderfgoed: de Hollandse Waterlinies.

## Doel gebiedsanalyse

In het nominatiedossier zijn de unieke waarden (OUV; Outstanding Universal Value) van de Hollandse Waterlinies uitgewerkt in kernkwaliteiten. De Gebiedsanalyse Hollandse Waterlinies werkt die kernkwaliteiten van het Unesco Werelderfgoed verder uit. Dit heeft als doel de kernkwaliteiten duurzaam in stand te houden.

De uitwerking van de kernkwaliteiten vindt plaats per (samenhangend) deelgebied. De kernkwaliteiten worden toegespitst naar het deelgebied en geconcretiseerd (in woord en in beeld).
Bij ontwikkelingen binnen de begrenzing van het Unesco werelderfgoed moet met deze specifieke kernkwaliteiten rekening gehouden worden. Daartoe geeft de gebiedsanalyse, op basis van de specifieke kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies in het deelgebied, uitgangspunten voor ontwikkelingen.

Naast bescherming, benoemd de gebiedsanalyse ook kansen die de kernkwaliteiten kunnen versterken.

De gebiedsanalyse maakt dus de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies in een deelgebied concreet om deze in stand te houden en zo mogelijk te versterken, en is een bouwsteen voor verdere visie en planvorming in het deelgebied.

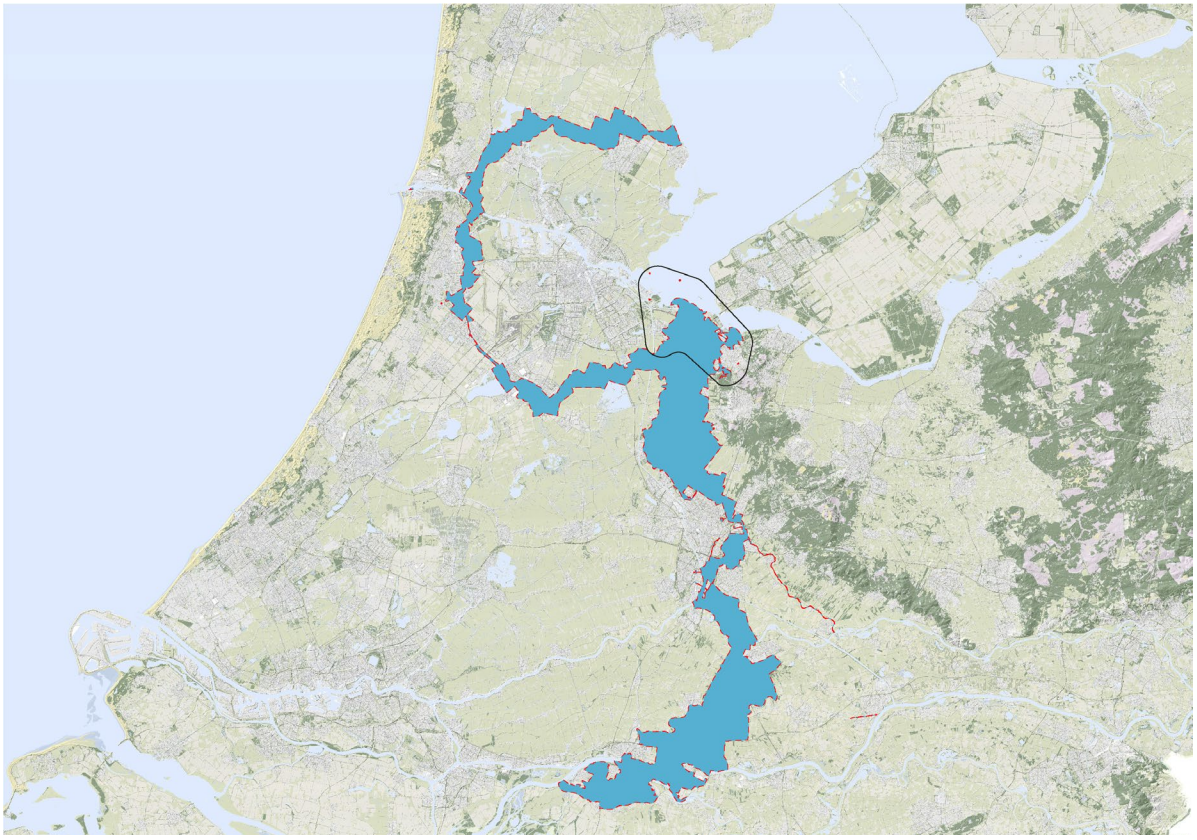
## Harmonisatie beleid ruimtelijke ontwikkeling in de Hollandse Waterlinies

Het Werelderfgoed 'Hollandse Waterlinies' loopt van de provincie Noord-Holland, via Utrecht, Gelderland, en een stukje Zuid-Holland, tot in Noord-Brabant. De linieprovincies zijn als siteholder verantwoordelijk voor het behoud en de bescherming van dit unieke erfgoed.

Om het erfgoed ook in de toekomst goed te kunnen beschermen wordt het ruimtelijk beleid voor het toekomstige Werelderfgoed in de provincies op elkaar afgestemd. Deze harmonisatie van het ruimtelijk beleid maakt het mogelijk om ruimtelijke ontwikkelingen overal binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam op een zelfde manier af te wegen.

De Gebiedsanalyses zorgen voor deze harmonisatie door de kernkwaliteiten via dezelfde systematiek uit te werken en uitgangspunten voor ontwikkeling te formuleren. Deze gebiedsanalyse doet dat voor de 'Vechtstreek-Noord'.[1]

1 De gebiedsanalyse richt zich op de cultuurhistorische waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en de Stelling van Amsterdam (SvA). Uiteraard zijn er in het gebied ook andere cultuurhistorische kwaliteiten, maar deze komen slechts zijdelings aan bod, dit geldt ook voor de landschappelijke kwaliteiten.



*De begrenzing van het Unesco Werelderfgoed Hollandse Waterlinies en aanduiding van het deelgebied 'Vechtstreek Noord'. (NB. de begrenzing Unesco Werelderfgoed zal aan de zuidzijde van de Haarlemmermeerpolder rond de A4 nog wijzigen)*

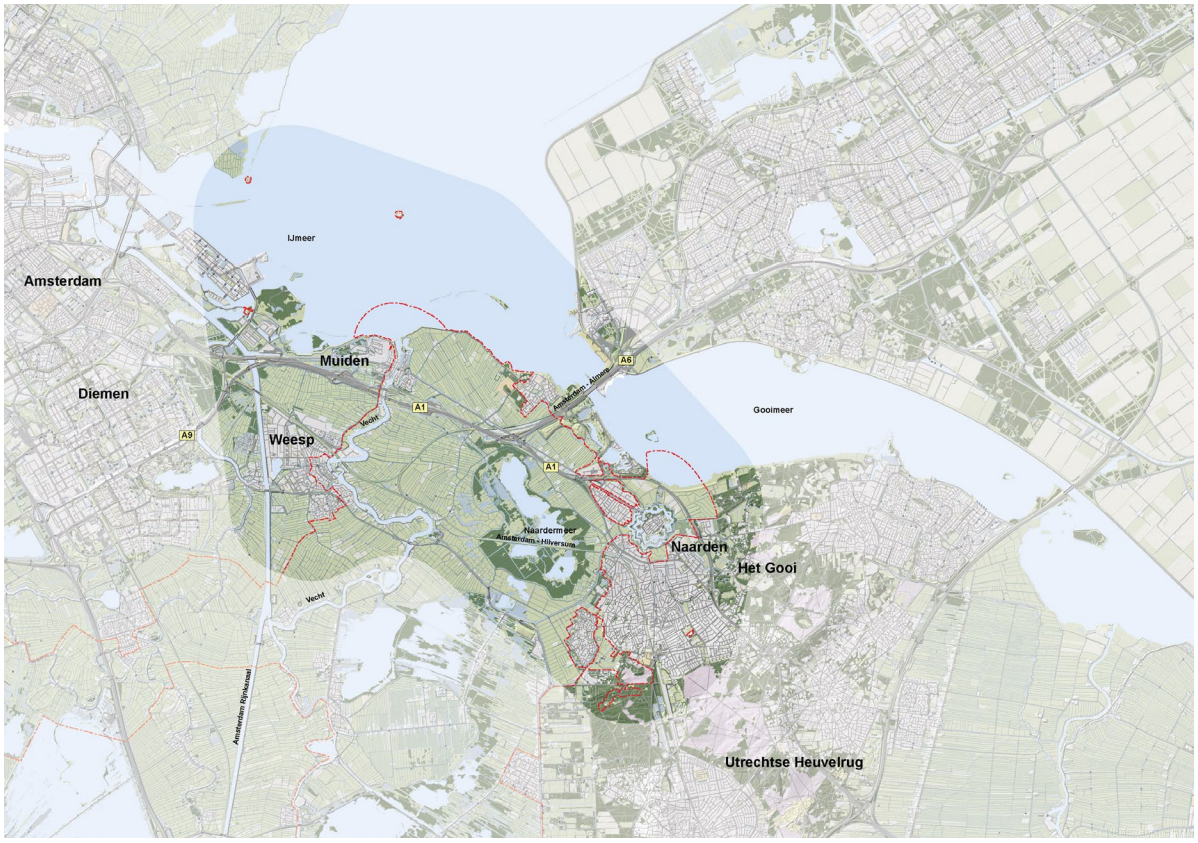
## Systematiek en leeswijzer

De gebiedsanalyse 'Stelling van Amsterdam-Noord' komt tot stand via de volgende stappen:

- **Korte gebiedsbeschrijving:** typeren van het huidig ruimtelijk karakter van het gebied Stelling van Vechtstreek Noord.
- **Systeem:** beschrijving van hoe het systeem van de Hollandse Waterlinies is opgebouwd.
- Objecten en elementen: beschrijving van de verschillende objecten en elementen waaruit het systeem bestaat.
- **Kernkwaliteiten:** beschrijving en analyse van de bestaande kernkwaliteiten in het gebied op het niveau van de linie als geheel en de kernkwaliteiten op het niveau van het deelgebied Vechtstreek Noord. De Outstanding Universal Value (OUV) vormen de basis.
- **Uitgangspunten voor ontwikkelingen:** de samenhang tussen de kernkwaliteiten binnen het gebied en uitgangspunten bij ontwikkelingen.

De stappen zijn als volgt uitgewerkt:

- **Hoofdstuk 1**, deze inleiding, legt uit wat de aanleiding en het doel van de Gebiedsanalyse Vechtstreek Noord is.
- **Hoofdstuk 2** is een typering van het huidige ruimtelijke karakter van Vechtstreek Noord.
- **Hoofdstuk 3** legt uit hoe het verdedigingssysteem van de Hollandse Waterlinies werkt en wat de kenmerken en bijbehorende elementen van de Hollandse Waterlinies als geheel zijn.
- **Hoofdstuk 4** beschrijft vervolgens hoe de Hollandse Waterlinies in het landschap van de Vechtstreek Noord zijn ingepast en wat de belangrijkste kenmerken van de Hollandse Waterlinies in de Vechtstreek Noord zijn.
- **Hoofdstuk 5** analyseert de specifieke kenmerken en kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies in de Vechtstreek Noord.
- **Hoofdstuk 6** geeft uitgangspunten en ruimtelijke principes aan die helderheid geven hoe er bij ontwikkelingen voor gezorgd kan worden dat de kernkwaliteiten duurzaam in stand worden gehouden, niet worden aangetast en hoe deze kunnen worden ingezet ter versterking van de waarde en kwaliteit van het gebied. Deze uitgangspunten worden beschreven op verschillende schaalniveaus: de Hollandse Waterlinies als geheel, het specifieke deelgebied, ensembles en aandachtsgebieden binnen het deelgebied, en voor de losse linie-elementen.




*Deelgebied 'Vechtstreek Noord' en begrenzing Werelderfgoed.*

# 2 KARAKTER VAN HET GEBIED

## Huidige situatie

De 'Vechtstreek Noord' ligt ten oosten van het stedelijk gebied van Amsterdam. Het deelgebied ligt in de gemeenten Amsterdam, Gooise Meren en voor een klein deel in de gemeente Diemen. Aan de westzijde vormt het Amsterdam-Rijnkanaal de begrenzing. Aan de noordzijde ligt het IJmeer. Het Gooi met Naarden markeert de oostelijke begrenzing van het deelgebied. De N236 tussen Weesp en Bussum de zuidelijke. Dwars door de Vechtstreek Noord heen liggen de snelwegen A1, A9 en A6, en de spoorlijnen Amsterdam – Hilversum en Amsterdam – Almere. Langzaam verkeer maakt voornamelijk gebruik van fietsroutes over de dijken en polderwegen. Tussen de driehoek Naarden, Muiden en Weesp kent het gebied een agrarische functie met voornamelijk grasland; daar ligt ook het belangrijke natuurgebied Naardermeer. Het noordelijk aangrenzende IJmeer en Gooimeer hebben een recreatieve functie.

## Landschappelijk karakter

In het oosten van het deelgebied gaat de hoge stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug over in het Gooi en eindigt bij Naarden in het Gooimeer. Het is een dichtbebouwd en bosrijk gebied. De hoogte en het besloten karakter staan in contrast met het veenlandschap ten westen daarvan. De veenpolders zijn grotendeels open en leeg, met hier en daar lintbebouwingen en losse, vaak agrarische erven. Het Naardermeer vormt in de open omgeving een gesloten eiland van moerasbos. De openheid is goed te ervaren vanaf de oostelijke kade van de Vecht. Aan de westzijde van de Vecht is de invloed van Amsterdam te zien en te merken. Het gebied is verdicht met groengebieden en woonwijken. Dit vormt het andere contrast tussen openheid en geslotenheid in de Vechtstreek Noord. De 'drukke' randen en de relatieve leegte er tussen maken het tot een uitloopgebied voor de Metropoolregio.

De A1 en de A6 doorsnijden het noordelijke deel van het deelgebied. De snelwegen vormen samen met de spoorlijn richting Almere en Lelystad in Flevoland een dikke bundel aan infrastructuur. Deze heeft grote invloed om de omgeving, en bepaald de beleving van het landschap.

De Vecht slingert door het veenlandschap en is de meest prominente waterstroom binnen het stelsel van veenrivieren in het gebied. Door de hoge ligging van de kades met de lintbebouwingen en vestingsteden Weesp en Muiden, is de Vecht de dragende en verbindende structuur van het gebied. De Vecht mondt uit in het IJmeer, de voormalige Zuiderzee. Tussen Muiden en Muiderberg vormt de oude zeedijk een heldere grens van water en land, met vergezichten richting Almere en de Waterlandse kust boven Amsterdam.

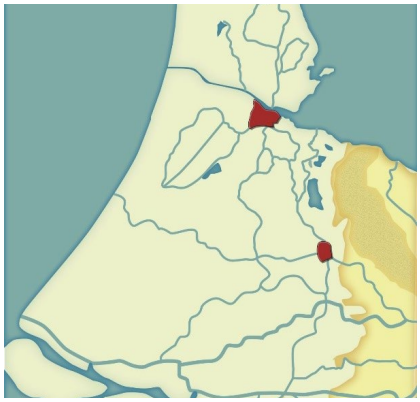
In dit landschap liggen belangrijke cultuurhistorische waarden die over de oorsprong en de ontwikkeling van het gebied vertellen. Een rijke geschiedenis, waarin ook de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam een bijzondere plek inneemt. De linies hebben bewust gebruik gemaakt van de landschappelijke kenmerken en maken deze op een specifieke manier leesbaar.

# 3 DE HOLLANDSE WATERLINIES

Zowel de Nieuwe Hollandse Waterlinie als de Stelling van Amsterdam zijn waterlinies. Het belangrijkste principe daarvan is onderwaterzetting (inundatie) van land, zodat de vijand het te verdedigen gebied niet kan doortrekken. Het water houdt de vijand letterlijk op afstand.

## Werking van het systeem

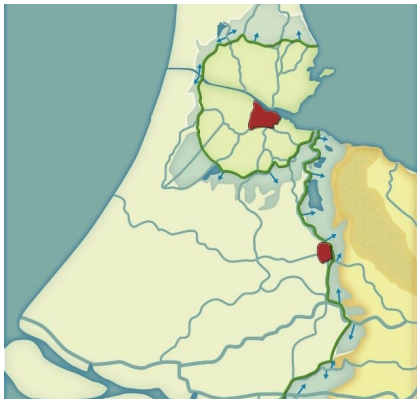
Een waterlinie heeft een 'veilig'binnengebied een 'onveilig' gebied daarbuiten. Het onveilige gebied kon onder water worden gezet. Daartussen ligt een lijn (hoofdweerstandslijn of hoofdverdedigingslijn) die vaak samenvalt met de grens tussen het wel en niet onder water te zetten gebied (inundatiekering). De hoofdweerstandslijn sluit het veilige gebied af. Op kwetsbare plekken, zoals bij doorgaande (water) wegen en spoorlijnen werden verdedigingswerken (fort, batterij e.d.) gebouwd om zo de potentiële toegang te beveiligen met geschut, kanonnen en manschappen. Deze accessen waren vaak niet te inunderen. Het inundatiewater werd via een stelsel van sluizen in rivieren en kanalen aangevoerd.



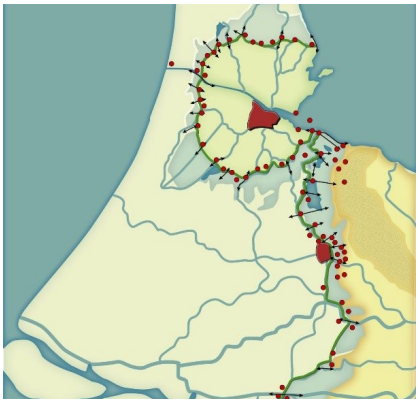
*Bestaande landschap en terreinkenmerken als basis.*



*Hoofdweerstandlijn als grens tussen 'veilig' binnengebied en een 'onveilig' buitengebied.*

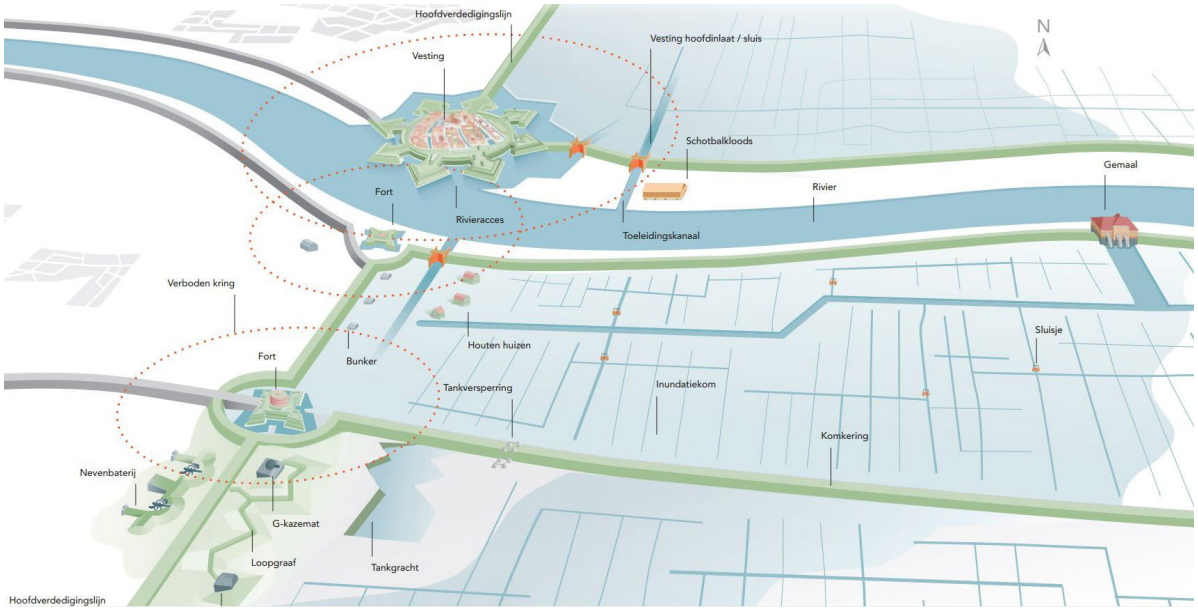


*Stelsel van sluizen en watergangen voor inundatie van het 'onveilige' buitengebied.*



*Forten en batterijen op kwetsbare plekken en accessen.*

Over grote lengte zijn deze hoofdlijnen van de Hollandse Waterlinies in het Nederlandse landschap terug te vinden. Toch laten de linies zeker geen uniform beeld zien. Het systeem moest in de praktijk steeds worden aangepast en verfijnd, als gevolg van de terreinkenmerken van de verschillende landschapstypen en de aanwezigheid van steden en dorpen, maar ook als reactie op ontwikkelingen in militaire techniek.




*De hoofdlijnen van het defensief systeem van de Hollandse Waterlinies.*

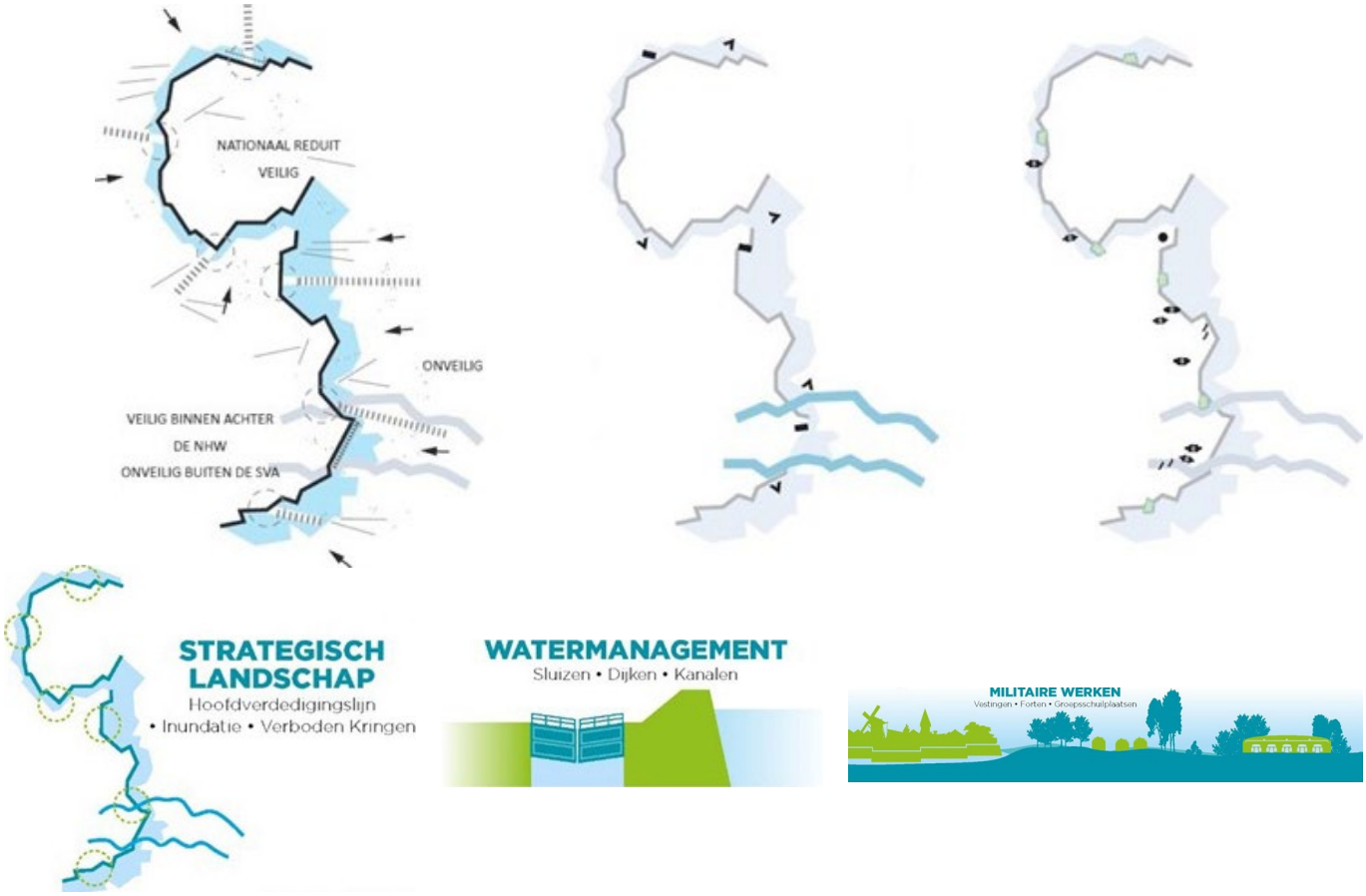
## Kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies op basis van de OUV

Om de status van werelderfgoed te krijgen, moet een erfgoedsite (cultuur, natuur of combinatie van beide) van Outstanding Universal Value (OUV) zijn, van uitzonderlijke universele waarde. Het erfgoed is dan uniek en onvervangbaar. De OUV wordt bepaald aan de hand van een set specifieke criteria. In het Nominatie-dossier van de Hollandse Waterlinies is een Statement of Outstanding Universal Value (SOUV) opgenomen, een motivatie waarom de site werelderfgoed-waardig is. Deze SOUV sluit aan bij de eerder geformuleerde SOUV van de Stelling van Amsterdam, aangewezen als werelderfgoed in 1996, en geeft de toegevoegde waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie ten opzichte van de Stelling aan.

De SOUV noemt voor de Hollandse Waterlinies drie hoofdkenmerken die samen de OUV bepalen: het strategisch landschap, de waterstaatkundige werken en de militaire versterkingen. De hoofdkenmerken zijn vervolgens, met het oog op de doorwerking in Nederlandse ruimtelijke context, uitgewerkt in drie kernkwaliteiten. De drie kernkwaliteiten zijn:

1. **Strategisch landschap**: hoofdweerstandslijn, inundatiekommen en komkeringen, accessen, verboden kringen en houten huizen;
2. **Watermanagementsysteem**: waterwegen en inundatiekanalen (rivieren, inundatie- en toevoerkanalen), dijken en kaden (rivierdijken en polderkaden), inundatiesluizen (hoofdinlaatsluizen en verspreidingsluizen), ondersteunende waterwerken (dammen, duikers, gemalen, inundatiekommen, doorlaatsluizen, schotbalkenloodsen, plofsluizen/duikers);
3. **Militaire werken**: vestingen, forten, werken, batterijen, stellingen, kazematten, groepsschuilplaatsen, andere militaire objecten (loopgraven, tankgrachten, versperringen, gedekte wegen).

Alle landschappelijke en gebouwde elementen samen (de attributen) geven uitdrukking aan de OUV/ kernkwaliteiten.



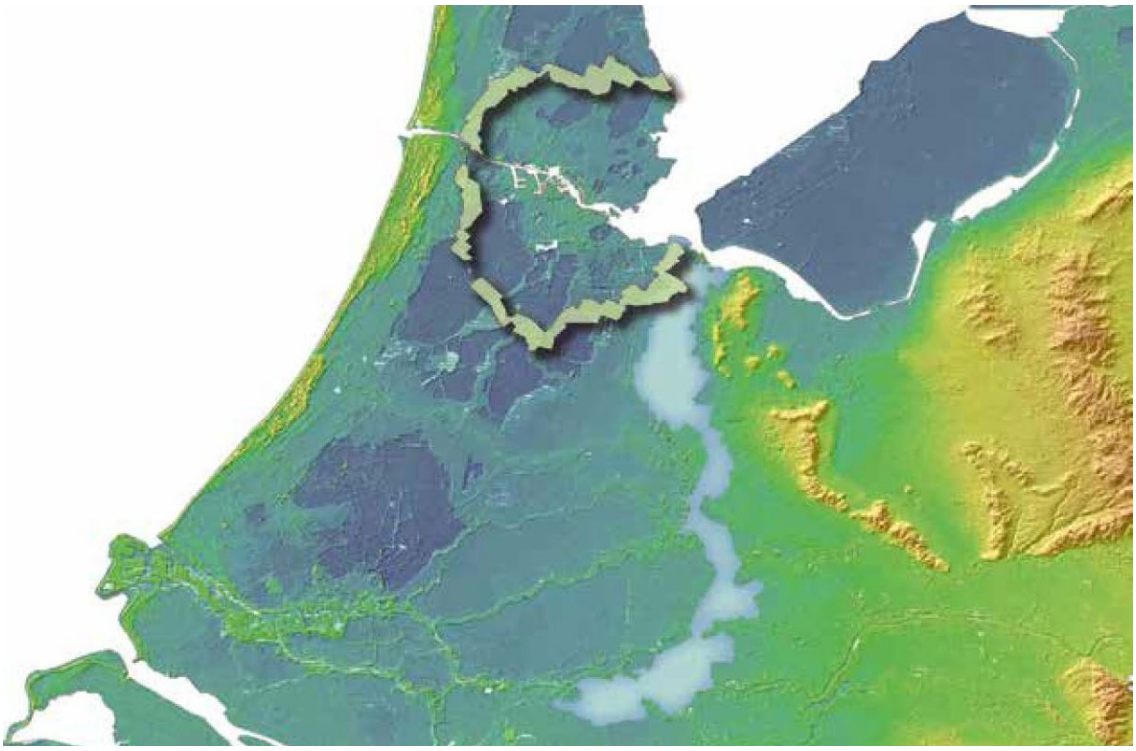

*De drie kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies volgens het Nominatiedossier.*

# 4 DE HOLLANDSE WATERLINIES – VECHTSTREEK NOORD

We zoomen verder in op het gebied van de Hollandse Waterlinies waar Vechtstreek Noord onderdeel van uitmaakt. Het geeft een beeld van hoe de linies een plek hebben gekregen binnen de karakteristieken en mogelijkheden die het landschap hier bood, en hoe het in hoofdlijnen is opgebouwd.

## 4.1 Samenvallen van de twee Waterlinies met de Vestingdriehoek als schakel

In de Vechtstreek Noord vallen de twee waterlinies samen. Beiden hebben een specifiek karakter. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is natuurlijk ingebed in het lage natte gebied aan de westflank van de Utrechtse Heuvelrug. De Stelling van Amsterdam, met een ring op een afstand van 15 tot 20 km van het centrum van Amsterdam, is dwingend over het landschap gelegd, ofwel 'gesuperponeerd'. Natuurlijke hoogteverschillen waren bij de Stelling niet bepalend. Natte veenpolders en laag gelegen droogmakerijen zijn aan elkaar geregen door de hoofdweerstandslijn en wisselen elkaar voortdurend af. Op de samenkomst vloeien beide waterlinies in elkaar over en maken gebruik van hetzelfde landschap.



*De Nieuwe Hollandse Waterlinie ligt op de overgang van hoog naar laag Nederland, de Stelling van Amsterdam is gesuperponeerd op het landschap. (bron: Verkenning Linieperspectief 2030, februari 2017 Feddes/Olthof Landschapsarchitecten in samenwerking met Marinus Kooiman-Cultuurhistorische Projecten)*

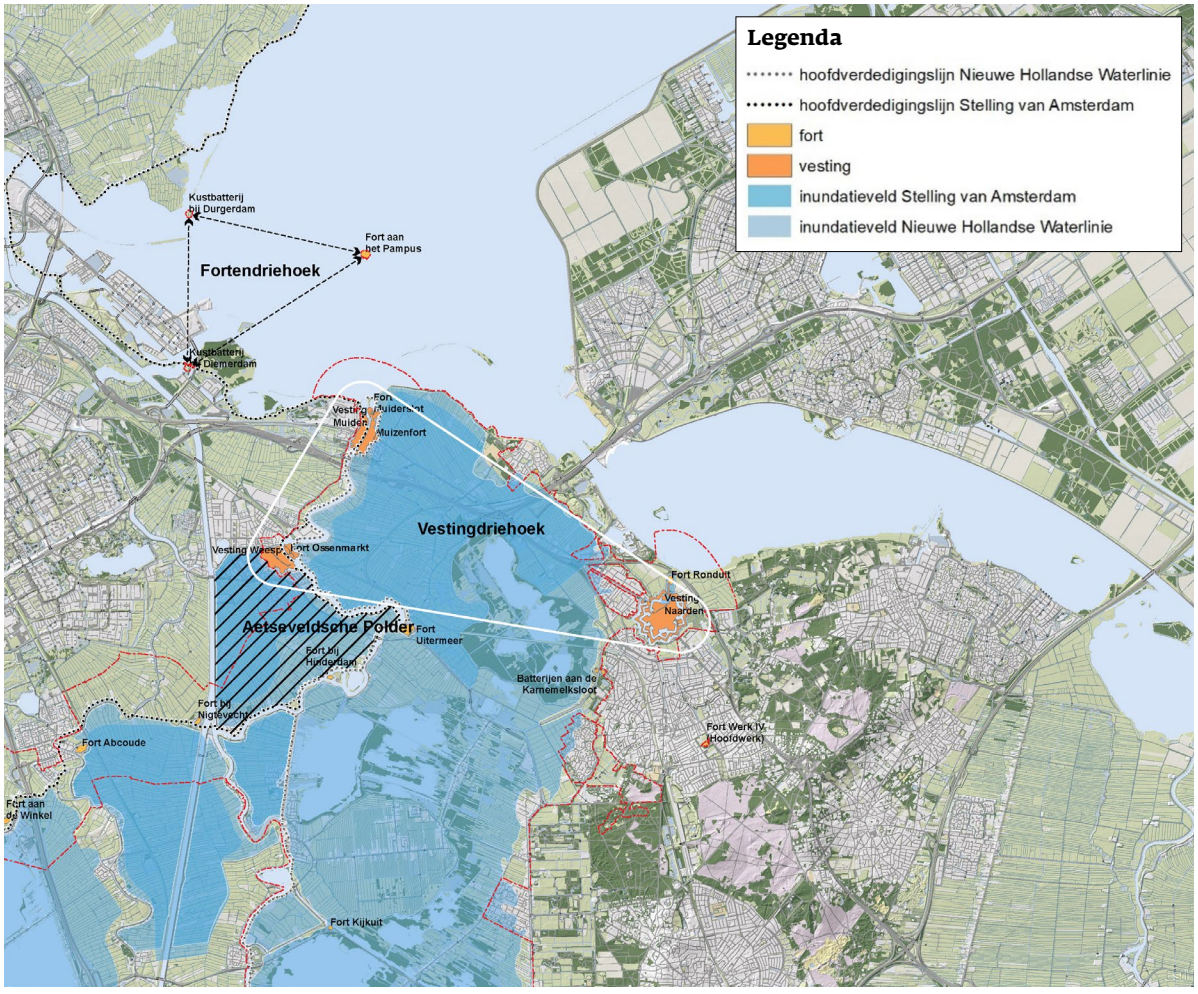
Het gebied kent een lange militaire geschiedenis. Veel van de elementen en kenmerken van de beide Waterlinies zijn voortgekomen uit daarvoor al bestaande verdedigingswerken en maken gebruik van de oorspronkelijk meer westelijk gelegen Oude Hollandse Waterlinie. Deze is in een aantal perioden richting het oosten verschoven en in de eerste helft van de 19e eeuw doorontwikkeld tot de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De Stelling van Amsterdam is ruim een halve eeuw daarna tot stand gekomen en overlapt in het zuidoosten deels met de Oude Hollandse Waterlinie, waar het gebruik maakte van de nog aanwezige water- en verdedigingswerken en van de voor inundatie geschikt gemaakte gebieden.

## 4.2 Linielandschap

De waterlinies in de Vechtstreek Noord hebben een redelijk eenvoudig systeem. Beide linies maken grotendeels gebruik van hetzelfde strategische landschap, inundatiesysteem en dezelfde militaire werken.
De NHW en de SvA delen hier de Vecht als hoofdweerstandslijn. Ten westen van de Vecht ligt het veilige gebied. De oostelijke dijk van de Vecht vormt de inundatiekering. In het onveilige gebied, van de Vecht tot aan de Utrechtse Heuvelrug, liggen uitgestrekte laaggelegen en vrij makkelijk te inunderen veenpolders.
De oostgrens van de inundatie was de hoogtelijn van het gemiddeld zeeniveau (0 m NAP). De hoofdweerstandslijnen van de NHW en SvA splitsen ten zuiden van het deelgebied in de buurt van Fort Hinderdam en ten noordwesten van Muiden.

De glooiende, hoger gelegen gronden van het Gooi zijn onderdeel van het verdedigingssysteem. Dat is uitzonderlijk binnen de Hollandse Waterlinies, omdat inundatie van zulke gebieden zeer lastig is. Hier ligt sterk verstevigd, de vestingstad Naarden. Vanwege de kwetsbare positie is daaromheen later ook nog het Offensief van Naarden aangelegd ver Naarden bevindt zich ver vooruitgeschoven van de hoofdweerstandslijn welke gedurende de ontwikkeling van de waterlinies uiteindelijk langs de Vecht is gepositioneerd.

Onderscheidend binnen de Hollandse Waterlinies is ook het grote open water van de voormalige Zuiderzee, nu het IJmeer en Gooimeer, dat onderdeel uitmaakt van het strategisch landschap van Waterlinies.

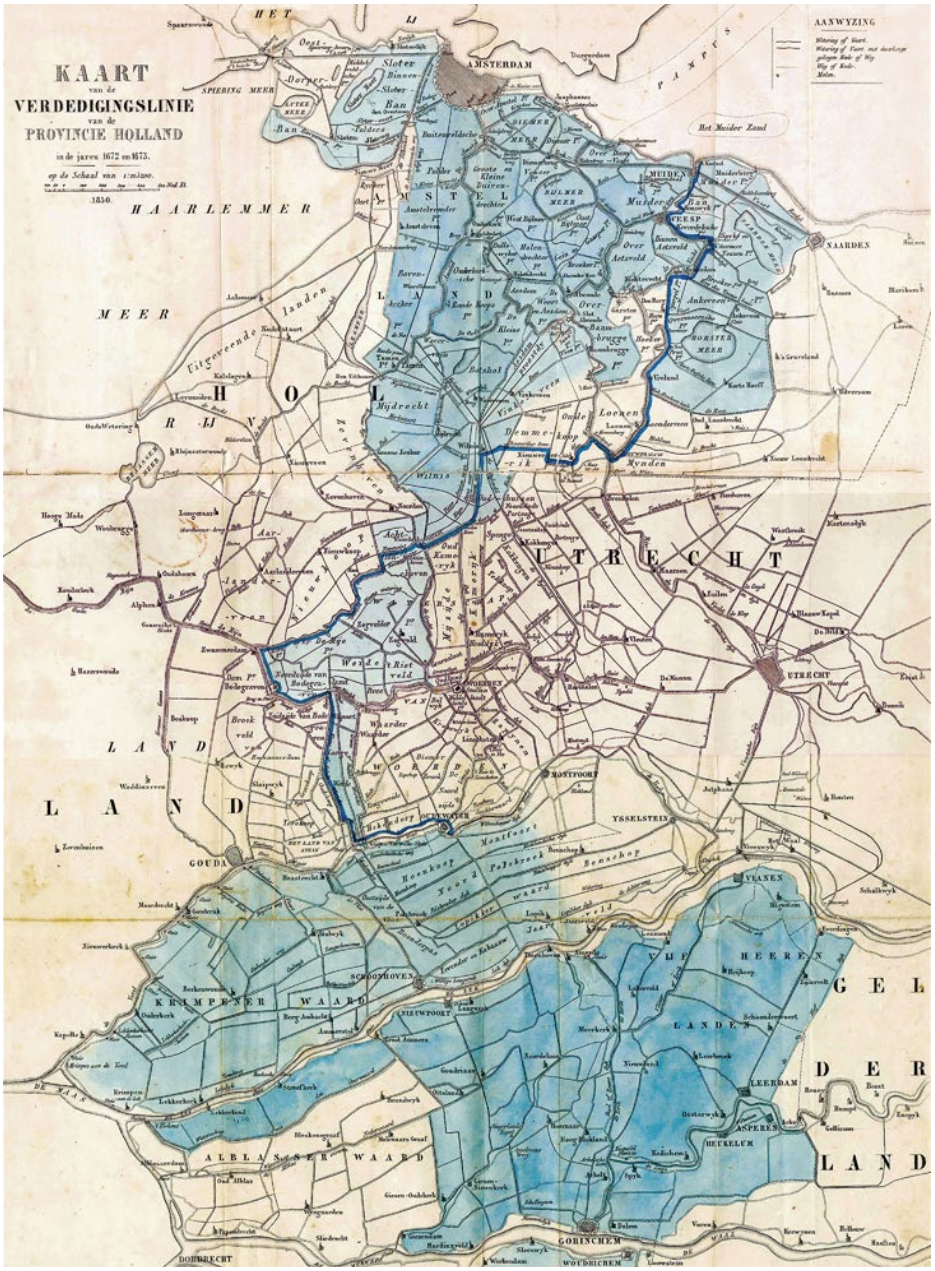



*Samenvallen van de 2 linies binnen plangebied 'Vechtstreek Noord'*

**Inundatiegebied aan de binnenzijde van de hoofdweerstandslijn**

De Aetseveldsche Polder ten zuiden van Weesp was als inundatiegebied onderdeel van de Oude Hollandse Waterlinie. Met de ontwikkeling van de Nieuwe Hollandse Waterlinie richting het oosten , en de Stelling van Amsterdam die meer naar het westen verschoven werden, kwam de Aetseveldsche Polder aan de veilige zijde te liggen, net ten noorden van de splitsing van de beide waterlinies.

Een deel van de Aetseveldsche Polder is als inundatiegebied onderdeel van de Waterlinies, ondanks de ligging aan de binnenkant van hoofdweerstandslijn. Dit is bijzonder en heeft een specifieke oorzaak. Rond 1890 werd het Merwedekanaal aangelegd. Een nieuw acces door de SvA en een doorsnijding van de Aetseveldsche Polder. De oostzijde daarvan, tussen het nieuwe kanaal en de Vecht en op het raakpunt van de beide linies, werd als potentieel kwetsbaar gezien. De pokder zou pas gesteld worden als de hoofdweerstandslijn bij de forten Uitermeer en Hinderdam door een vijand doorbroken dreigde te worden. Delen van de polder werden daarom bestempeld als ‘inundatiekommen bijzondere instructie’; kommen die pas werden geïnundeerd nadat hiervoor een bijzonder bevel was gegeven. Water werd ingelaten vanuit het Merwedekanaal.




*De Oude Hollandse Waterlinie aan het eind van de 17e eeuw (bron: het Oude Hollandse Waterlinieboek).*

**Vestingdriehoek**

Uniek is de driehoek van de vestingsteden Muiden, Naarden en Weesp. De vestingdriehoek was nog voor de periode van de Oude Hollandse Waterlinie ontwikkeld als verdediging van Amsterdam tegen aanvallen vanuit het oosten. Het is ook als zodanig ingezet en doorontwikkeld binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. De driehoek is daarom een fysiek en historisch samenbindend ensemble dat de Hollandse Waterlinies aaneenschakelt.



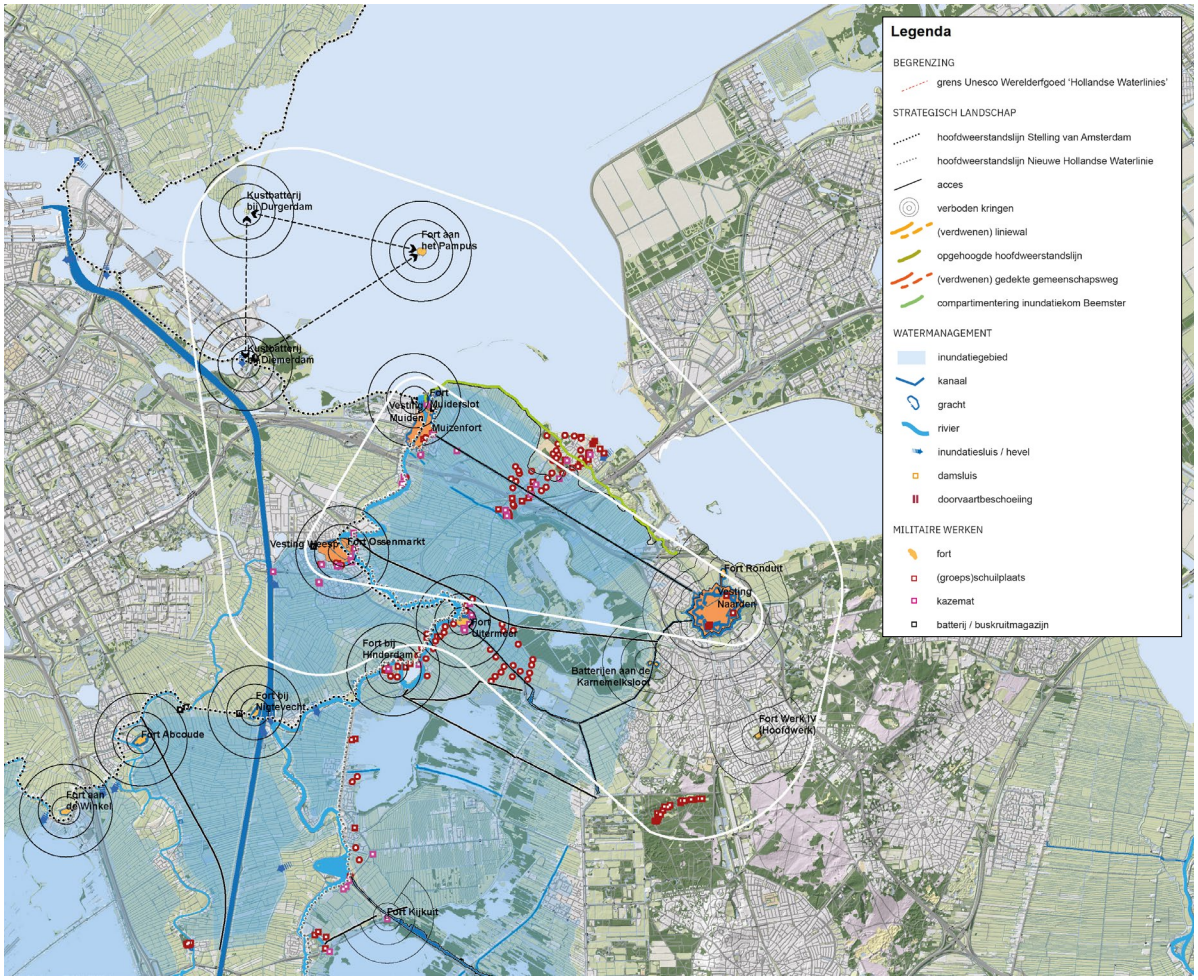
*Muiden, één van de 3 vestingen van de driehoek (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

**Fortendriehoek**

De Stelling van Amsterdam kon grotendeels op land worden aangebracht, maar ten oosten van Amsterdam lag de (voormalige) Zuiderzee. In het kustgebied is de hoofdweerstandslijn gevormd door de voormalige zeedijken. Deze wijken naar binnen bij het IJ. Daarom was er na politieke druk een vooruitgeschoven post nodig om het acces over water te bewaken; fort aan het Pampus, geflankeerd door een kustbatterij bij Diemerdam en een kustbatterij bij Durgerdam. Samen vormen zij de fortendriehoek die over water het zuidoostelijke deel van de Stelling van Amsterdam verbindt met het noordoostelijke deel. De in Muiden gelegen Westbatterij had als doel de haven van Muiden te beveiligen, landingen op de zeedijk ten Westen van Muiden te voorkomen en samen te werken met de marine op de Zuiderzee.

**Linielandschap na WOII**

De (ruimtelijke) samenhang van de twee linies in het gebied komt voort uit dezelfde militair-strategische doelen en verankering in de wetgeving (zoals de Vestingwet, Kringenwet en Inundatiewet). De Vestingwet en de Kringenwet zijn na de Tweede Wereldoorlog buiten werking gesteld en vervangen door een diversiteit aan ruimteclaims en beschermingsregimes. De grote ruimtelijke beperkingen waren echter niet langer van kracht. Vooral aan de veilige zijde rukte Amsterdam op richting de hoofdweerstandslijn. Uitbreidingen rond Muiden, Naarden en Weesp maakten de schootsvelden kleiner. De onveilige zijde, het oorspronkelijke te inunderen gebied, is door de openheid nog steeds te herkennen, maar wordt nu doorsneden door een brede bundel van infrastructuur. Deze is onder meer zo zwaar vanwege de aanleg van de Flevopolder en de ontsluiting van het stedelijke gebied van Almere dat nu op schootsafstand van Pampus ligt.




*De Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam: actueel overzicht strategisch landschap, watermanagement en militaire werken binnen de 'Vechtstreek Noord'.*

## 4.3 Kernkwaliteiten op hoofdlijnen

De kernkwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie voor Stelling van Amsterdam-Noord zijn overgenomen uit het Nominatiedossier Hollandse Waterlinies uit 2019 (2.A.2 Landschappelijk karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). De kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam-Noord worden daarin onderscheiden in drie deelgebieden, namelijk: Noordelijk Veenlandschap I, Droogmakerij Beemster en Noordelijk Veenlandschap II.

**Vestingdriehoek Muiden-Naarden-Weesp**

Strategisch landschap:

- Schakel Nieuwe Hollandse Waterlinie en Stelling van Amsterdam.
- De twee hoofdweerstandslijnen van de Stelling en Linie komen hier samen.
- Hoofdverdedigingslijn langs Amstel/Smal Weesp sluit aan op de Vecht.
- Omkering van de inundatie, van de oostzijde Nieuwe Hollandse Waterlinie naar de buitenzijde van de Stelling van Amsterdam.
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie kan op dit punt aan twee zijden geïnundeerd worden.
- Verboden kringen veelal open, met duidelijke relatie met houten huizen.

Watermanagement:

- Herkenbare inundatiegebieden, gelegen tussen de vestingsteden Naarden, Muiden en Weesp.
- Inlaatsluizen en kanalen.

Militaire werken:

- Vestingsteden als schakel tussen Nieuwe Hollandse Waterlinie en Stelling van Amsterdam.
- Overgang Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie herkenbaar in fortenbouw en materialisering (baksteen en beton)
- Forten langs Amstel en Vecht.

**Vechtplassengebied**
(het zuidelijke deel van Vechtstreek Noord ligt in het Vechtplassengebied)

Strategisch landschap:
- Hoofdverdedigingslijn duidelijk herkenbaar, volgt de Vecht.
- Verschil tussen veilige en onveilige zijde op veel plekken herkenbaar door natte buitenzijde.
- Duidelijke relatie met accessen (vooral dijkjes en kades).
- Verboden kringen open.

Watermanagement:
- Vrijwel geen verstedelijking aan de buitenzijde van de Linie, waardoor inundatiegebieden duidelijk herkenbaar zijn.
- Buitenzijde bestaat uit natte weiden, moerasgebied en plassen.

Militaire werken:
- Forten hebben een duidelijke positie aan de hoofdverdedigingslijn.
- Onderlinge relatie tussen de forten herkenbaar.
- Veelheid aan militaire objecten als kazematten en groepsschuilplaatsen markeren de hoofdverdedigingslijn.

De kernkwaliteiten voor Vechtstreek Noord worden in het volgende hoofdstuk uitgewerkt en aangescherpt voor de Vestingdriehoek Muiden-Naarden-Weesp en Vechtplassengebied.

# 5 NIEUWE HOLLANDSE WATERLINIE – STELLING VAN AMSTERDAM VECHTSTREEK NOORD

Dit hoofdstuk gaat in op de specifieke kenmerken en kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies in de Vechtstreek Noord. Te beginnen bij het landschap waarin de linies zijn gelegd. Dat vormt de basis voor het verdedigingssysteem. Bij de uitwerking van de kernkwaliteiten volgen we de drie hoofdkenmerken die uitdrukking geven aan de Outstanding Universal Value (OUV) voor de Hollandse Waterlinies: het strategisch landschap; hoe is gebruik gemaakt van het landschap en hoe zijn de linies daarin gelegd, het watermanagement; op welke manier werd het gebied vervolgens onder water gezet, en militaire werken; wat voor versterkingen zijn toegevoegd aan de waterhindernis om de vijand tegen te houden.

## 5.1 Het landschap voor WOII

In de Vechtsteek-Noord komen verschillende landschapstypen samen. Het stuwwallandschap van het Gooi, het veenrivieren- en veenpolderlandschap rondom de Vecht, en het open water van het IJmeer en Gooimeer, de voormalige Zuiderzee.

**Stuwwallandschap**

De stuwwallen van de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug zijn in de voorlaatste ijstijd opgeworpen. Het Gooi vormt de meest westelijke uitloper. Naarden ligt op de uiterste punt daarvan, in de overgang naar het Gooimeer. Muiderberg ligt op een verder westelijk gelegen restant van de stuwwal, en onder water loopt het Muiderzand door in het IJmeer. Het Naardermeer en het Horstermeer houden verband met kwelwater vanuit de Heuvelrug, zijn bedijkt en drooggelegd, en met een uitwateringskanaal op de Vecht aangesloten. De bemaling van het Naardermeer is aan het eind van de 19e eeuw gestaakt, vanwege de hoge kweldruk en daarmee gepaarde kosten.




*Landschapstypen van de Vechtstreek Noord.*

**Veenrivieren- en veenpolderlandschap**
In de periode na de ijstijd werd het warmer en natter en er ontwikkelden zich uitgestrekte veengebieden in Holland. Het veenkussen ten westen van de Utrechtse Heuvelrug waterde via veenrivieren af. De veenrivieren kwamen samen in de Vecht die uitstroomde naar het noorden, richting zee. Langs de veenrivieren werden oeverwallen afgezet waarop men zich vestigde. Weesp is ontstaan op de samenloop van Gein en Vecht. Vanaf de Middeleeuwen werd het veen ontgonnen voor landbouwgrond, door sloten haaks op de veenrivieren te graven. Zo ontstond een langgerekte verkavelingsstructuur. Door de ontwatering daalde het veen. In combinatie met de stijging van het zeespiegel zijn ter bescherming van de landbouwgronden dijken langs de veenrivieren aangelegd. Ook binnen het gebied zijn polderkades en -dijken aangebracht als peilscheiding tussen hoger en lager gelegen gebieden en rondom afwateringskanalen en trekvaarten om deze op het peil van de Vecht aan te laten sluiten.

**Waterlandschap voormalige Zuiderzee**
Met het stijgen van de zeespiegel breidde ook de Zuiderzee zich steeds verder uit. De onderwaterbodem wordt door getijdegeulen en wad-afzettingen verder gevormd. De Pampusgeul ten noorden van het Muiderzand bood de mogelijkheid om via het IJ bij de havens bij Amsterdam te komen. Vanwege de dreiging van de Zuiderzee en het steeds lager liggende veengebied is de kustzone bedijkt De hoger liggende gronden van de stuwwal werden in de bedijking opgenomen. Veelal werd er gebruik gemaakt van voorlanden met zomerkades om de eerste klappen van de golven op te vangen. Deze zijn nog aanwezig tussen Muiderberg en Naarden. Met de bedijking kwam ook de aanleg van dammen en sluizen, zoals in de Diem en bij Muiden, aan de monding van de Vecht.

In dit landschap van dijken, laag gelegen polders moerassen, heuvels en open water, met daarin de strategisch gelegen steden Naarden, Weesp en Muiden, zijn de Hollandse Waterlinies ingebed.




*Topografische kaart uit 1925. (bron: topotijdreis.nl)*

**Andere monumenten**

Vanwege de lange en rijke geschiedenis van het gebied zijn er naast de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie in de Vechtstreek-Noord nog vele andere monumenten aanwezig. Als eerste zijn Naarden, Muiden en Weesp beschermd stads- en dorpsgezicht. Daarnaast zijn Bussum-Het Spiegel en Bussum-Brediuskwartier ook als zodanig beschermd. Deze liggen in de invloedsfeer van het offensief van Naarden. De monumenten zijn voornamelijk geconcentreerd binnen de bebouwde kom van de drie vestingsteden. In Muiderberg en Bussum is er een dunne en losse concentratie van voornamelijk gebouwde monumenten aanwezig. Ten oosten van Naarden staan een aantal kastelen/landhuizen en parken op de lijst van monumenten. Langs de Vecht en in de lintbebouwingen in de polder zijn diverse boerderijen en bedrijfsgebouwen monumentaal.



*Oostelijke Vechtdijk, tevens inundatiekering, met open veenrivierenlandschap.*

**Aanscherping kernkwaliteiten binnen samenhangende deelgebieden**

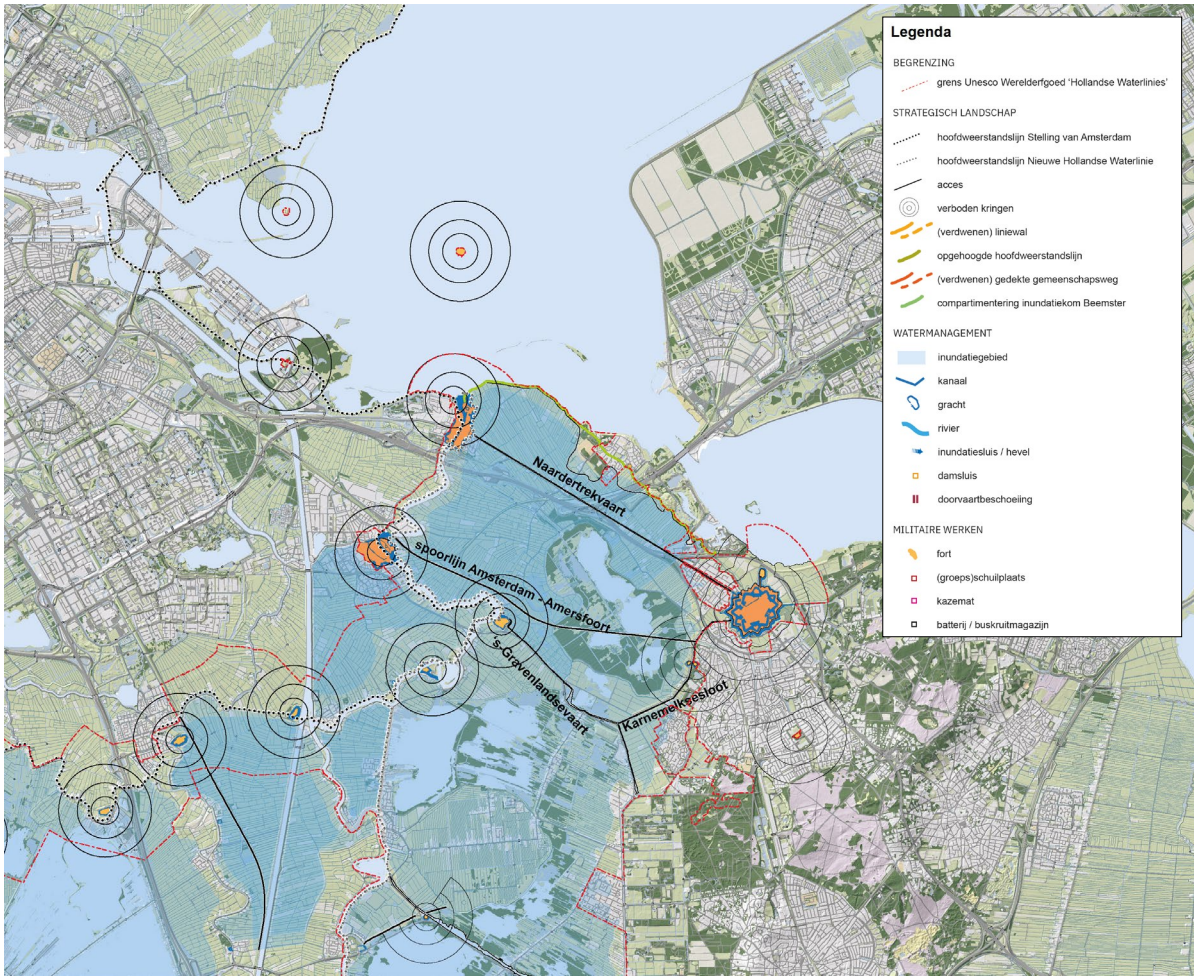
Op basis van het landschap, het verdedigingssysteem en de aanwezige dynamiek geeft het nominatiedossier een onderverdeling in deelgebieden. In de Vechtstreek Noord zijn dat de Vestingdriehoek, het Vechtplassengebied en de Fortendriehoek. Het landschap onder de Vestingdriehoek en het Vechtplassengebied is in basis hetzelfde: het veenrivieren- en veenpolderlandschap tussen de Vecht en de Utrechtse Heuvelrug, met eenzelfde verdedigingssysteem. De Fortendriehoek is duidelijk anders omdat het in en aan het waterlandschap van het IJmeer ligt. De kernkwaliteiten van de Vechtsteek Noord diepen we daarom als volgt uit:

- Vanwege de sterke samenhang, overlappende linies en gelijke landschappelijke kenmerken van de deelgebieden 'Vestingdriehoek' en 'Vechtplassengebied' worden het strategisch landschap en het Watermanagement samen beschreven. De militaire werken worden per deelgebied uitgewerkt.
- Waar rondom Amsterdam de begrenzing van het Unesco Werelderfgoed een brede zone op land omvat, is deze vanaf Edam tot aan Muiden niet begrensd. De begrenzingen van het Unesco Werelderfgoed Stelling van Amsterdam zijn hier strak om de kustbatterijen Diemerdam en Durgerdam, en Fort aan het Pampus heen getrokken. De Fortendriehoek wordt daarom apart uitgewerkt.

## 5.2 Vestingdriehoek en Vechtplassengebied

**Strategisch landschap Vestingdriehoek en Vechtplassengebied**

De Vecht vormt de hoofdweerstandslijn. De oostelijke dijk begrenst de inundatiekommen en is daarmee de grens van het door de Waterlinies beschermde land. Op enkele plaatsen verspringt de hoofdweerstandslijn van de oostelijke dijk naar de westelijke dijk. De hoofdweerstandslijn van de Nieuwe Hollandse Waterlinie tussen Nigtevecht en Nederhorst Den Berg lag voorheen ten westen van de Spiegel- en Blijkpolderplas. De Vecht is een duidelijk herkenbare structuurdrager in dit gebied. De dijken slingeren hoog door het omringende landschap waaraan en huizen en beplantingen zich concentreren. Vanaf de dijk zijn grote vensters op de omgeving. Met name rondom Weesp zijn deze meer beperkt tot doorzichten tussen de bebouwing door.




*Strategisch Landschap.*

Het landschap aan beide zijden van de Vecht wordt gekenmerkt door veenweidepolders met opgestrekte verkavelingssloten, plassen, dijken en kades. Het Naardermeer ligt hier als een groot begroeid eiland midden in, omkaderd door ringsloot en -dijken. Ten oosten van de Vecht is het gebied vrij open. Aan westoever van de Vecht liggen de bebouwde gebieden van Muiden en Weesp. Tussen de beide vestingsteden wordt de woonwijk Bloemendalerpolder gebouwd. Zo ontwikkeld zich hier een contrast tussen de open oveilige zijde en een gesloten veilige zijde. De Aetseveldsche Polder, onderdeel van het linielandschap aan de veilige zijde van de Vecht, is grotendeels open.



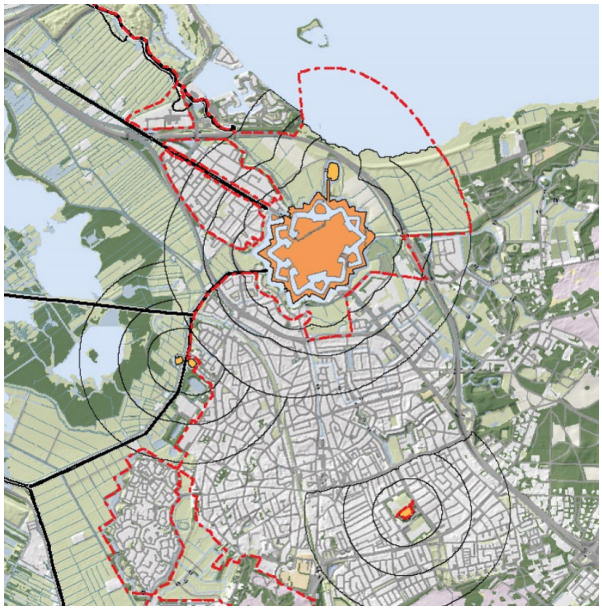
*Uitzicht vanuit Muiden over het open veenpolderlandschap.*

De accessen liggen voornamelijk in oost-westelijke richting en doorsnijden het inundatiegebied. Op de knooppunten en snijpunten met de Vecht zijn forten en vestingsteden gesitueerd. Het gaat, van noord naar zuid om de volgende accessen; acces(voormalige) Zuiderzeedijk, acces Naardertrekvaart (met op de zuidelijke dijk de rijksweg Amsterdam Amersfoort, nu de A1), acces spoorlijn Amsterdam-Hilversum-Amersfoort en acces Uitermeer ('s Gravelandsche Vaart met de daarlangs gelegen dijken met wegen). In het gebied is nog steeds een duidelijke relatie tussen de hoofdweerstandslijn en de accessen. Ook de relatie tussen fort Ossenmarkt en de spoorlijn Amsterdam–Hilversum-Amersfoort en de relatie tussen Fort Uitermeer en de spoorlijn is duidelijk herkenbaar. Hoger gelegen gebieden die passage door de linie bieden vroegen verdedigend ook aandacht. Muiderberg en het omliggende gebied is daar het meest duidelijk voorbeeld van.



*Deelgebied Noordelijk Veenlandschap I.*

Verboden kringen rondom de vestingsteden en forten waren bedoeld om een vrij waarnemings- en schootsveld te waarborgen en de vijand geen gelegenheid tot dekking te geven. De verboden kringen zijn rond een aantal vestingen en forten nog herkenbaar (onbebouwd).



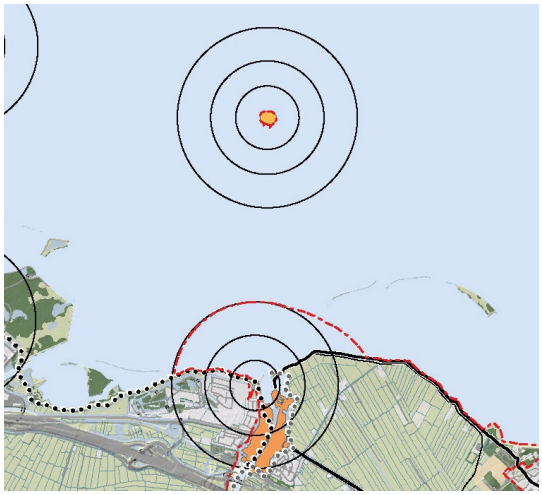
De verboden kringen rondom Naarden zijn aan de oost-, zuid- en westzijde vrijwel geheel dicht gebouwd. Er is een smalle open zone overgebleven met hier en daar een grotere ruimte. Aan de noordzijde is de verboden kring onbebouwd gebleven, er is een ruim venster op het Gooimeer. Hier loopt alleen de A1 door heen.

*Verboden kringen rondom Naarden.*



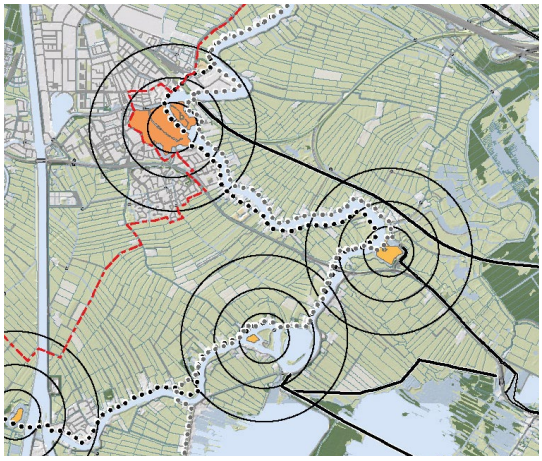
*Open verboden kring met zicht op het Gooimeer bij Fort Ronduit ten noorden van Naarden. (bron: https://www.monumentenbezit.nl)*

Er is ruim zicht op het lager liggende inundatiegebied. Dat beeld wordt versterkt, door de hoge ligging van Muiden en de grondlichamen van de vestingwerken. De Noordpolder is nog vrijwel geheel gaaf en leeg. In de polder staan nog verschillende houten huizen. Het zicht op het IJmeer is wijds. Kenmerkend is dat fort Pampus, gebouwd voor de Stelling van Amsterdam, in een rechte lijn ligt met de monding van de Vecht. Aan de zuidzijde is door de verlegging van de A1 in 2017 weer enige openheid en ruimte in het schootsveld. De open ruimte ontbreekt aan de westkant van de vesting (veilige zijde) en aan de zuidoostzijde.



*Verboden kringen rondom Muiden en fort Pampus.*

De verboden kring aan de noord en oostzijde van Muiden zijn open. Er is ruim zicht op het lager liggende inundatiegebied. Dat beeld wordt versterkt, door de hoge ligging van Muiden en de grondlichamen van de vestingwerken. De Noordpolder is nog vrijwel geheel gaaf en leeg. In de polder staan nog verschillende houten huizen. Het zicht op het IJmeer is wijds. Kenmerkend is dat fort Pampus, gebouwd voor de Stelling van Amsterdam, in een rechte lijn ligt met de monding van de Vecht. Aan de zuidzijde is door de verlegging van de A1 in 2017 weer enige openheid en ruimte in het schootsveld. De open ruimte ontbreekt aan de westkant van de vesting (veilige zijde) en aan de zuidoostzijde.

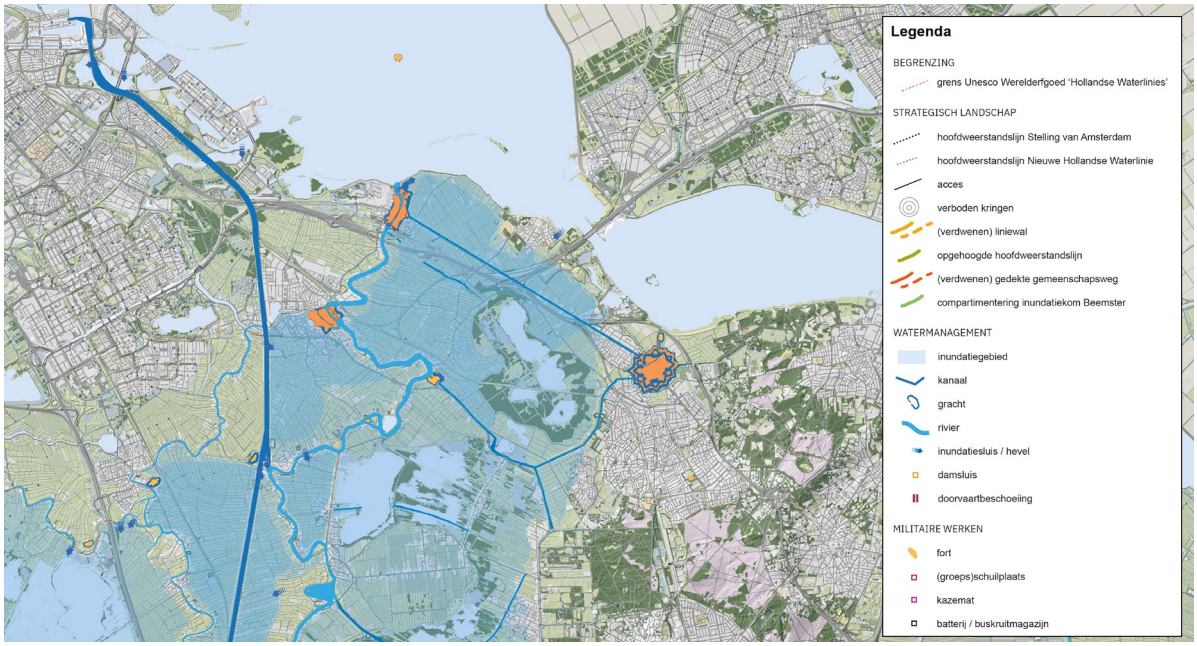


*Verboden kringen rondom Weesp en fort Uitermeer.*

De verboden kring bij Weesp zijn beperkt open en vanuit de vesting niet te beleven vanwege bebouwing en randstedelijke functies aan de oostzijde van de Vecht. Aan de overzijde van de zuidelijke bastions ligt nog een complete straat (Utrechtseweg en Molenpad) van houten Kringenwetwoningen/ Vuurlinie-huizen en aan de oostzijde tegenover de Ossenmarkt staan ook een paar houten huizen. Hieraan is de verboden kring herkenbaar. De verboden kring rond Fort Uitermeer is vrijwel geheel open, ook aan de zijde van de Vecht is open zicht op de Aetseveldsche Polder.

**Watermanagement en inundatiesysteem Vestingdriehoek en Vechtplassengebied**

De essentie van de beide linies bestaat uit de inundatie. De Nieuwe Hollandse Waterlinie maakte daarvoor gebruik van het hele gebied tussen de Vecht en het reliëf van de hoger gelegen zandgronden van het Gooi. De Stelling van Amsterdam maakte voornamelijk gebruik van de polders in de eerste zone langs de Vecht, tot aan het Naardermeer.




*Watermanagement en inundatiesysteem.*

Water kon worden aangevoerd vanuit de Zuiderzee bij Muiden (hoofdinlaat) aan de monding van de Vecht. Ook bij de Diemerdammersluis, Ilpenslotersluis en de Oranjesluizen werd water ingelaten. Daarnaast kon via de Vecht en het Merwedekanaal (nu het Amsterdam-Rijnkanaal) vanuit het zuiden rivierwater uit de Lek worden aangevoerd.

De Groote Zeesluis bij Muiden was een belangrijk inlaatpunt. Het moest de garantie bieden van voldoende wateraanvoer om de inundaties op tijd te kunnen stellen. Maar was daarbij wel onderhevig aan de invloed van eb en vloed. Het sluiscomplex werd aangevuld met en stenen beer[2] ten noorden van het Muiderslot, de Oostsluis, de Weesperpoortsluis en de Keetpoortsluis. De vesting en de aangebrachte forten en batterijen gaven bescherming aan de inlaatwerken voor het Zuiderzeewater in de Vecht en de inlaatwerken voor de inundaties ten oosten van Muiden.

Door de sluizen bij Muiden (bij vloed) te openen steeg het waterpeil op de Vecht, waaruit men vervolgens de inundatiekommen vol kon laten stromen zoals via de inundatiesluis bij Fort Uitermeer. De Vechtstreek Noord is onderdeel van KOM I (N1), met de IJsselmeerdijk/Zuiderzeedijk en de Vechtkade (Vechtdijk) als komkering binnen het gebied. De inundatievlakken zijn begrensd door (inundatie)kades zoals de ringdijk van het Naardermeer met de Keverdijk, en de kades langs de 's Gravelandsche Vaart.



*Inundatiesluis bij Fort Uitermeer.*

Naarden ligt strategisch in de overgang van laag naar hoog gebied. Maar de positie maakte het lastig het gebied om de vesting heen te inunderen. Daarom werden onder meer de gronden rondom Naarden verlaagd, in combinatie met de omliggende zanderijen, zodat deze konden worden geïnundeerd. Sluizen en stuwen, zoals in de Karnemelksloot, waren hier juist nodig om te voorkomen dat het water wegstroomde, omgekeerd met de rest van het systeem. Op de lange duur was dit niet meer houdbaar. Het grotere bereik van geschut eiste een bredere zone om de vijand op afstand te houden. De mogelijkheden voor het uitbreiden van het inundatiegebied waren te beperkt en slaagden niet.

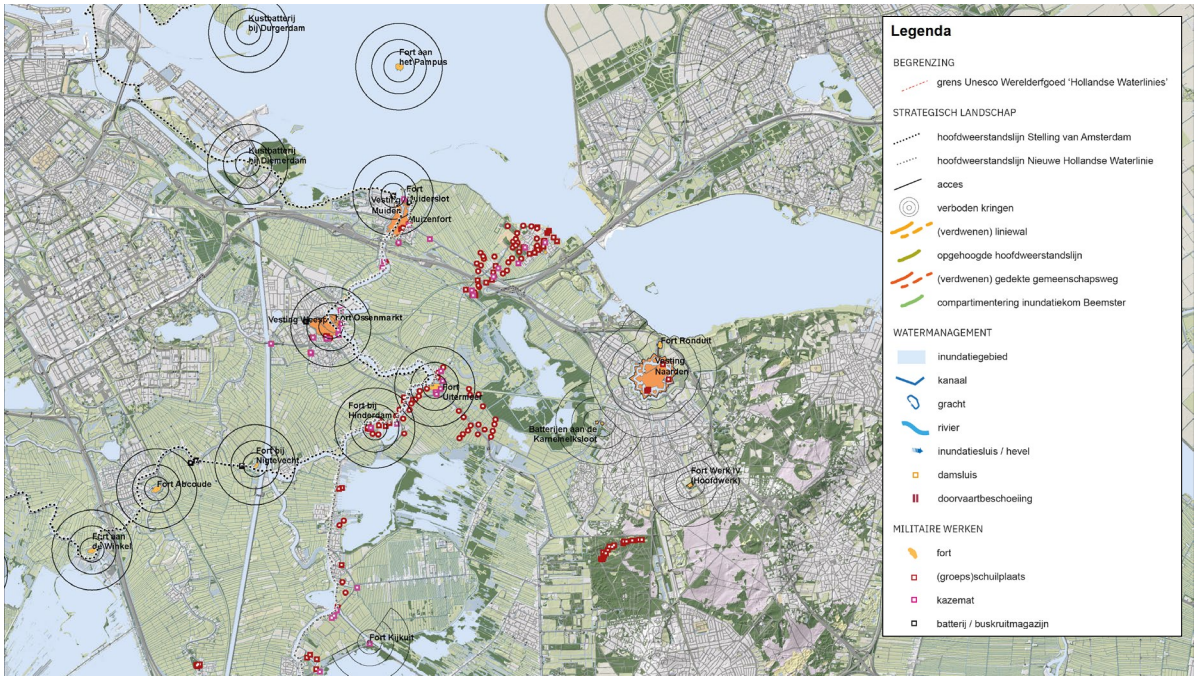
2 Een stenen beer is een soort muur die twee waterpeilen gescheiden houdt, maar de overtocht over de dijk bemoeilijkt.



*Damsluis in de Karnemelksloot met aan weerzijden de batterijen.*

**Militaire werken 'De vestingdriehoek'**

Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van de drie vestingsteden; Naarden, Weesp en Muiden. Ze vormen de schakel tussen de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam. De vestingsteden waren van groot strategisch belang voor beide linies als toegangspoort naar Amsterdam, én de verdediging van de verschillende samenkomende verbindingen (accessen) richting de hoofdstad.




*Militaire werken.*

De vestingsteden Naarden, Muiden en Weesp vallen onder de oudere militaire werken van de Hollandse Waterlinies. Ze vormden een driehoek die in onderlinge relatie met elkaar de zuidoostflank van Amsterdam beschermden al voor de ontwikkeling van de Oude Hollandse Waterlinie. De drie vestingsteden werden in de 17de eeuw, bij het ontwikkelen van de Oude Hollandse Waterlinie, opgenomen in het verdedigingssysteem en later ook in de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Muiden en Weesp zijn ook onderdeel van de Stelling van Amsterdam.

De doorontwikkeling van het verdedigingssysteem wordt binnen en rondom de oude vestingen zichtbaar door de 'modernere' militaire werken als batterijen en torenforten en de nog latere betonnen kazematten en (groeps)schuilplaatsen. In het gebied zijn de tijdslagen ook zichtbaar door verschil in materiaalgebruik. De forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn uitgevoerd in metselwerk. De later gebouwde forten, ten behoeve van de Stelling van Amsterdam, in beton.

**Naarden** ligt zowel dicht bij de kust, aan de voet van de heuvelrug in de overgang naar het lage en natte veenweidegebied. Deze positie in het landschap maakte het een strategische plaats, temeer omdat Amsterdam vanaf hier via de Zuiderzeedijk goed te bereiken was. Naarden werd daarom tot een vestingstad gemaakt, een vooruitgeschoven post ver van de hoofdweerstandslijn. Vanwege de kwetsbaarheid door het gebrek aan natuurlijke dekking vanuit de hogere oostflank, kreeg de stad een dubbele gracht met vier ravelijnen en bastions. Dit leidt tot een typische stervorm die in de huidige staat nog zeer gaaf aanwezig is.



*Naarden, kijkend richting het Gooimeer. (bron: www.visitgooivecht.nl).*

In de loop van de tijd werd de vesting Naarden steeds kwetsbaarder door de voortdurende verbetering van het geschut. Behalve de doorlopende vernieuwingen aan de vesting zelf, werden ook buiten Naarden verdedigingswerken aangelegd. In 1866-1867 kwam een staatscommissie tot de conclusie dat er een Offensief vóór Naarden moest komen met een aantal vooruitgeschoven verdedigingswerken[3]. Deze konden voldoende weerstand bieden om een zich terugtrekkend veldleger de kans te geven om achter de vesting Naarden positie te kiezen. Van de oorspronkelijk negen geplande forten zijn vijf werken gerealiseerd. Het belangrijkste fort is overeind gebleven: Werk IV, ook wel Hoofdwerk genoemd. Werk IV is nu geheel omgeven door uitbreidingen van Bussum. Van Werk II resteert nog een stuk droge gracht. Nabij Werk V herinneren enkele Kringenwetwoningen aan het bestaan van het Werk. Van Werk I zijn de contouren weer in het landschap aangegeven.

3 De werken lagen aan de belangrijkste toegangswegen tot Naarden en beschreven een halve cirkel rondom Bussum. Van west naar oost zijn de volgende forten aangelegd: Batterij aan de Koedijk (Werk I), Batterij vooruit Bussum (Werk II), Rechtervleugel van het Offensief (Werk III), Werk IV en Linkervleugel van het Offensief (Werk IV). Het belangrijkste fort is overeind gebleven: Werk IV, ook wel Hoofdwerk genoemd. De complexen Vesting Naarden, Offensief voor Naarden en Voorstelling Naarden/ Infanteriestelling en De Fransche Kamp horen daarom bij elkaar. Ook de noordwestelijker gelegen batterijen aan de Karnemelksloot en het Fort Ronduit direct ten noorden van Naarden behoren tot de buitenwerken van de Vesting Naarden.




*Militaire kaart 1885 Offensief voor Naarden;*
*1: Fort Ronduit,*
*2: Batterijen aan de Karnemelksloot,*
*3: Pannekoekenfort,*
*I t/m VIII offensief voor Naarden of voorstelling van Naarden (locaties VI, VII, VIII zijn bij benadering.*
*(bron: www.gooisemereninformatie.nl).*

**Muiden** met het zeer oude Muiderslot[4] aan het IJmeer, had grote strategische waarde. De stad gaf toegang van de Zuiderzee naar het achterland. Met name Utrecht was vanaf hier goed te benaderen. Daarnaast lag het aan de Zuiderzeedijk, de goed begaanbare toegang naar Amsterdam vanuit het oosten. Verder komt de Naardertrekvaart met naastliggende wegen uit op Muiden. Muiden werd vanwege de ligging daarom al snel omgevormd tot vesting. verdedigd door het Muizenfort. De versterkingen waren ook bedoeld voor de bescherming van de inlaatwerken voor het Zuiderzeewater in de Vecht, zoals de Stenen Beer ten noorden van het Muiderslot, de Oostsluis en de grote Zeesluis. De uit 1877-1879 daterende toevoegingen vanwege de Nieuwe Hollandse Waterlinie bestaan uit een caponnière[5] met het 'Muizenfort' dat het acces Naardertrekvaart verdedigde, de grote bomvrije kazerne en de remises[6]. Tussen 1892 en 1922 heeft de vesting deel uitgemaakt van de Stelling van Amsterdam.



*Capponiere met het Muizenfort aan de oostzijde van Muiden en de Naardertrekvaart.*
*(foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

4 Het Muiderslot werd gebouwd in 1285. De wallen uit 1577 zijn diverse malen verbeterd zoals in 1851 en 1877-1879.
5 De capponière, het door water omringde militaire werk met daarop het 'Muizenfort', diende om flankvuur te geven over de vestinggracht en frontaal vuur op de het acces Naardertrekvaart.
6 Overdekte bomvrije schuilplaats voor geschut en kruitopslag.

**Weesp** had een strategische positie aan de Vecht en verdedigde de toegang richting Muiden via de Vecht en richting Amsterdam via de Gaasp (nu Smal Weesp), zowel over water als over de aanliggende wegen op de kades. Vesting Weesp dateert uit 1355 of mogelijk eerder. In 1673 kreeg de stad uitgebreidere vestingwerken; Amsterdam financierde deze onderneming. Twee bastions aan de huidige Ossenmarkt werden aan de oostkant van de Vecht gepositioneerd, waarbij de nieuw gegraven buitengracht als tweede rivierloop ging functioneren. De rivier en de verschillende accessen werden daardoor goed verdedigbaar.

Na opname in de NHW bleef de vesting Weesp functioneel, vooral ter verdediging van het Vecht-acces maar ook de wegverbindingen richting Muiden en Naarden. Daarnaast flankeerde Weesp de vesting Muiden en het Fort Uitermeer. Binnen de vesting werd op de Ossenmarkt in 1859-1861 een torenfort gebouwd, dat naast de Vecht ook de nabijgelegen sluizen in de vaarroute (Smal Weesp) naar Amsterdam beveiligde. De aanleg van de spoorlijn Amsterdam-Hilversum in 1874 betekende nog een extra acces. Ook dit werd door het Fort Ossenmarkt verdedigd. Tussen 1892 en 1922 heeft de vesting deel uitgemaakt van de Stelling van Amsterdam.



*Torenfort Fort Ossenmarkt.*

**Betonnen Werken Muiderberg**. Muiderberg ligt aan het Gooimeer tussen Naarden en Muiden op een opduiking van Utrechtse Heuvelrug. Door de hoge ligging waren het dorp en de directe omgeving aan de noordwest- en oostzijde niet inundeerbaar. Dit was een kwetsbare plek, omdat geschut vanaf de 20e eeuw van hieruit Muiden en ook Amsterdam kon bereiken. In het begin van 1900 was daarom fort Coehoorn (aanvankelijk 'Fort bij Muiderberg') gepland, maar deze werd uiteindelijk niet gebouwd. Kort voor de Tweede Wereldoorlog zijn met toenmalige inzichten betonnen werken aangebracht tussen het Naardermeer en de kust bij Muiderberg om de kwetsbare plek in het systeem te versterken. Het gaat om een concentratie groepsschuilplaatsen en twee overgebleven kazematten die de Hakkelaarsbrug verdedigden. Daarnaast zijn er ook tankversperringen te vinden. De betonnen werken zijn overal verspreid en goed zichtbaar, ook vanaf de A1.



*Kazemat tussen het groen en groepsschuilplaats bij de A1 en spoorbrug.*

**Militaire werken Veenplassengebied 'Fort Uitermeer'**
Fort Uitermeer ligt ten zuidoosten van Weesp, aan de oostzijde van de Vecht, waar de veenrivier ruim naar het oosten meandert. Hier verdedigde het fort de 's Gravelandsche Vaart met aanliggende wegen, waaronder de provinciale weg uit 1927 en de spoorlijn Amsterdam-Hilversum-Amersfoort, die bij Weesp door de hoofdweerstandslijn heen snijdt. Nu ligt er een sluis aan de noordzijde van het Fort tussen de Vecht en de 's Gravelandsche Vaart. In het verleden liep een schutsluis door het Fort heen, zodat ook de toevoer van water naar de inundatiegebieden verzekerd kon worden. Het fort komt voort uit een schans die in de 16e eeuw voor de verdediging van de sluis was aangelegd. In 1845 werd er een ronde torenfort gebouwd. Van 1913 tot 1922 was het fort tijdelijk opgenomen in de Stelling van Amsterdam.

Rondom het spoor, tussen het fort en het Naardermeer, zijn diverse betonnen werken aanwezig, waaronder een kazematten en groepsschuilplaatsen. Deze zijn kort voor de oorlog aangebracht om de toegang vanuit de polder beter te verdedigen. De betonnen werken verdedigden onder meer het spoor en de in der tijd recentelijk over de Vecht doorgetrokken provinciale weg tussen Hilversum en Weesp.

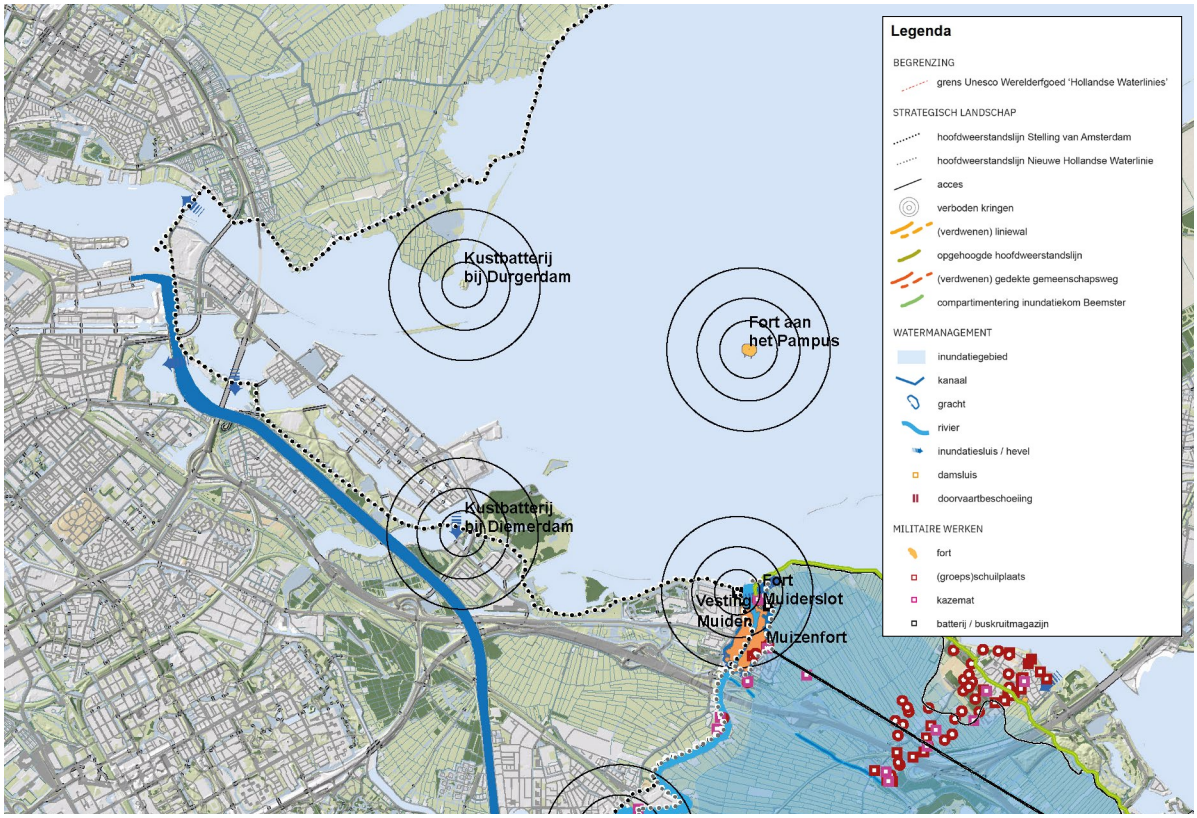


*Groepsschuilplaatsen langs het spoor ten oosten van Fort Uitermeer. In de verte het moerasbos van het Naardermeer.*

## 5.3 Fortendriehoek

**Strategisch Landschap**

De fortendriehoek ligt in het waterlandschap van het IJmeer, de voormalige Zuiderzee. De driehoek verdedigde de toegang naar het IJ richting Amsterdam en de havens. De Markermeerdijk en de Noorder IJ- en zeedijk tot aan Amsterdam vormden de hoofdweerstandslijn boven het IJ. Onder het IJ was dat de Diemerzeedijk tot aan Muiden. De verboden kringen rond de Kustbatterij bij Durgerdam en Pampus zijn open, door de ligging in het water. De Kustbatterij van Diemerdam ligt aan de binnenkant van de dijk en is door opgaande beplanting en bebouwing omgeven. De verboden kring kent nog enige open vensters over het water van de Diem en een inham van het IJmeer tussen het PEN-eiland en IJburg.




*Strategisch landschap, Watermanagement en Militaire werken Fortendriehoek.*

**Watermanagement**

Van inundatie in de fortendriehoek is geen sprake. Wel van het verdedigen van sluizen die voor het inlaten van water uit de voormalige Zuiderzee moesten zorgen, zoals de Oranjesluizen, de sluis bij kustbatterij Diemerdam en de sluizen in de monding van de Vecht bij Muiden.



*Forteiland Pampus. (foto Kenneth Stamp, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

**Militaire Werken**
De drie werken, kustbatterijen Durgerdam en Diemerdam en Fort aan het Pampus, flankeerden elkaar. Samen vormen zij de fortendriehoek die het zuidoostelijke deel van de Stelling van Amsterdam over water verbind met het noordoostelijke deel. Onderlinge zichtlijnen en open schootsvelden waren daarbij van groot belang.

Omdat de hoofdweerstandslijnen naar binnen wijken, was een vooruitgeschoven post nodig om het acces over water te verdedigen. Pampus is daarom (in 1887) gebouwd aan de rand van de Pampusgeul op een uitloper van het Muiderzand. Het Fort aan het Pampus had tevens als functie de monding van de Vecht bij Muiden te verdedigen. Na aanleg van de Stelling van Amsterdam naam het die taak in feite over van de Westbatterij bij Muiden.

De Kustbatterij bij Diemerdam bestond als verdedigingswerk al voor de aanleg van de Stelling van Amsterdam om de kust en de sluis te verdedigen. Het werd in 1883 opgenomen in de Stelling en de batterijen werden aangepast aan de tijd en functie.

## 5.4 Ruimtelijke dynamiek na WOII

De waterlinies werden na de Tweede Wereldoorlog buiten werking gesteld. Daarmee vervielen ook de beschermingsregimes. Dat heeft onder meer gevolgen gehad voor de openheid en leegte van verboden kringen en inundatiekommen, het doorsnijden van de hoofdweerstandslijn en de staat en functie van de militaire werken.

Het vervallen van de beschermingsregimes had vrijwel meteen effect op Werk IV ten zuidoosten van Bussum. Weldra is dit Werk door bebouwing omgeven. De andere Werken van het Offensief voor Naarden zijn vrijwel geheel verdwenen. Vanaf 1945 tot 1970 wordt de rijksweg richting Amsterdam, onder Naarden en Muiden door, verder uitgebreid. Dit legt de basis voor wat de A1 zal worden. De Naardertrekvaart als doorgaande route vervalt daarmee. In de tussenruimte van de nieuwe rijksweg, Naarden en de trekvaart ontwikkelt zich het woon- en werkgebied de Schapenmeent. Ook rondom de vesting van Weesp ontstaan bouwmogelijkheden. Ten zuiden van de stad (tot aan de Gooilandse Weg) en ten westen (onder de Smal Weesp) wordt gebouwd. Het Naardermeer transformeert vanaf WOII van een open moerasgebied naar een moerasbos.




*Topografische kaart uit 1950 (bron: topotijdreis.nl).*

Vanaf de jaren '70 wordt Weesp aan de 'veilige zijde' van de hoofdweerstandslijn, tot aan het Amsterdam-Rijnkanaal en het treinspoor aan de noordzijde, volgebouwd. Muiden en Muiderberg groeien met kleine uitbreidingen de polder in. Ten zuidenwesten van Naarden komt er met de Hilversumse Meent een flink

woongebied bij. De batterij bij Diemerdam worden ingebouwd met binnendijks een energiecentrale, en buitendijks de Diemer Vijfhoek (PEN-eiland) waar de grond voor de aanleg van de centrale in werd gestort. Dit is in de loop van de jaren verdicht met moerasbos. Vanaf 1980 wordt in het Gooimeer tussen Muiderberg en Naarden de vuilstort, het recreatiegebied 'Naarderbos', en een recreatiehaven ontwikkeld. Het zicht van kustlijn over het water wordt hierdoor belemmerd.

In deze periode wordt ook Zuidwest-Flevoland drooggelegd. Dit betekent de start van de ontwikkeling van een flinke bundeling van infrastructuur. De A6 verbindt de nieuwe IJsselmeerpolder via de Hollandse Brug met de A1. Hierdoor ontstaat het knooppunt Muiderberg. Tegelijkertijd wordt ook de A1 bij Naarden omgelegd en langs de noordkant doorgetrokken. Ten oosten van Weesp wordt een aftakking van het spoorwegenet gemaakt richting Almere en Lelystad.

Vanaf de jaren '90 verdicht het gebied ten noorden van de A1 met uitbreidingen van Muiden en Naarden, en ook de ingesloten ruimte tussen de snelweg en de Naardertrekvaart. Bij Weesp wordt de woonwijk Aetsveld gerealiseerd, in de polder ten zuiden van de Gooilandseweg




*Topografische kaart uit 1970 (bron: topotijdreis.nl).*

De ontwikkeling van IJburg in het IJmeer start rond het jaar 2000. Het waterlandschap en de kustzone verdichten, en de zichtlijnen van de Fortendriehoek worden nog verder belemmerd. Ongeveer vanaf 2015, wordt de A1 bij Muiden naar het zuiden verlegd en met een aquaduct onder de Vecht door geleid. De snelweg wordt ook flink verbreed. De omvang en ligging van de A1 is niet meer te vergelijken met de enkelbaansweg uit 1932. De relatie tussen de A1 en werken die de weg uit 1932 beveiligden is daarmee aanzienlijk afgenomen.

Tussen de A1 en het voormalige terrein van de kruitfabriek, aan de 'veilige zijde' van Muiden, is een natuurgebied aangelegd. Waar de kruitfabriek stond, verrijst de komende jaren het woongebied Krijgsman. Ten zuiden van de snelweg wordt de woonwijk Bloemendalerpolder ontwikkeld. De veilige zijde raakt door deze ontwikkelingen steeds verder verdicht.

Een stevige bundel aan snelwegen, spoorwegen, viaducten, een aquaduct en verkeersknooppunten doorsnijden nu de stedendriehoek en hebben 'vrije passage' door de Hollandse Waterlinies. Veel van de visuele verbindingen tussen vestingen en forten zijn in de loop van de tijd onderbroken. De inundatiegebieden daarentegen, zijn redelijk open gebleven, waarbij de Noordpolder bij Muiden vrij is gebleven van moderne infrastructuur. Alleen het Naardermeer is rondom met moerasbos dichtgegroeid.

De verboden kringen bij Muiden, Weesp en fort Uitermeer zijn nog grotendeels open. Bij Naarden is deze alleen aan de noordzijde open gebleven. De kustzones bij Naarden en bij Diemen zijn verdicht. Hier zijn het IJmeer en het Gooimeer niet waarneembaar. Pampus is een eiland gebleven en ligt vrij in de ruimte van het IJmeer. Alleen de horizon is minder uitgestrekt dan voorheen en door Almere en IJburg sterk veranderd.




*Topografische kaart uit 2020 (bron: topotijdreis.nl).*

## 5.5 Kernkwaliteiten en elementen Vechtstreek Noord

De analyse van het strategisch landschap, het watermanagement en de militaire werken geeft een specifiek beeld van kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies in de Vechtstreek Noord. In hoofdstuk 4 zijn de op regionaal niveau beschreven kernkwaliteiten uit het Nominatiedossier benoemd. Deze zijn op basis van de analyse uitgewerkt en aangescherpt. De specifieke kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies voor Vechtstreek Noord zijn:

**Strategisch landschap:**

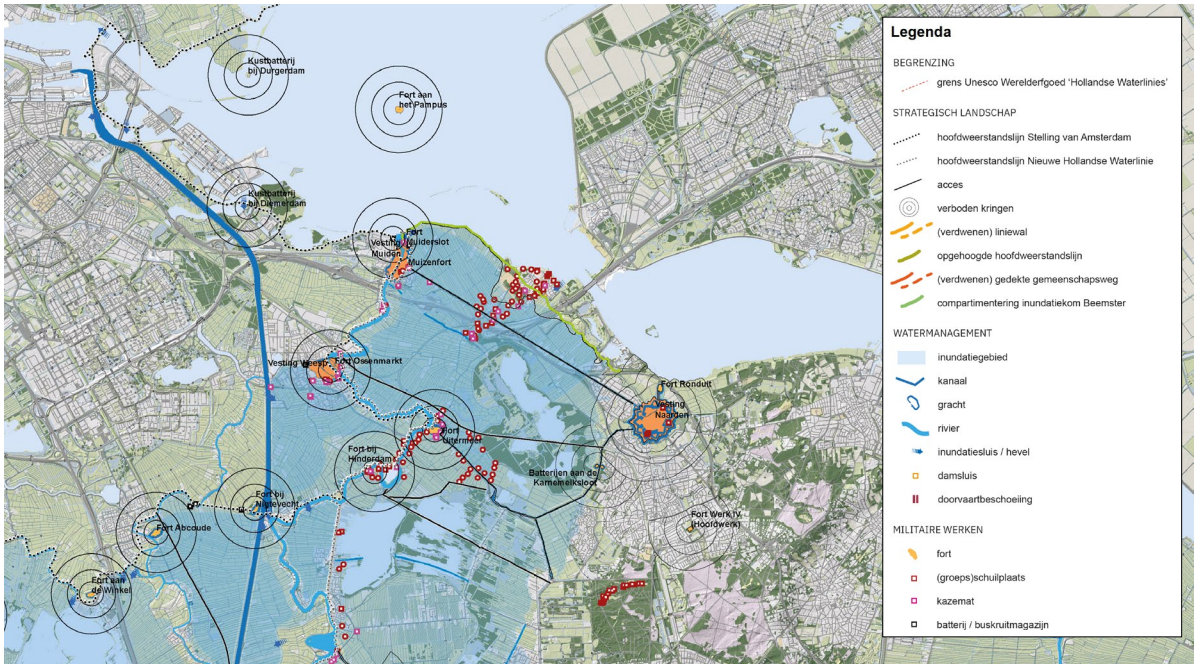
- Schakel Nieuwe Hollandse Waterlinie en Stelling van Amsterdam, waar de twee hoofdweerstandslijnen van de Stelling en Linie samenkomen en deels samenvallen.
- De Vecht als hoofdweerstandslijn van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en Stelling van Amsterdam is duidelijk herkenbaar.
- De open, voormalige Zuiderzee als onveilige zijde; nu het IJmeer en Gooimeer.
- Herkenbare inundatiegebieden, gelegen tussen de vestingsteden Naarden, Muiden en Weesp.
- De Noordpolder bij Muiden als de enige polder waar geen moderne infrastructuur (weg, spoor, Amsterdam- Rijnkanaal en hoogspanning) doorheen gaat.
- Inundatiegebieden begrensd door natuurlijke hoogten en gradiënten, poldergrenzen en dijken.
- Inundatiegebied Aetseveldsche Polder aan de binnenzijde van de hoofdweerstandslijn.
- Duidelijke relatie van de hoofdweerstandslijn met accessen, de (voormalige) Zuiderzeedijk, de Naardertrekvaart, de spoorlijn Amsterdam-Hilversum-Amersfoort en de 's Gravelandsche Vaart.
- Verboden kringen zijn veelal open, met duidelijke relatie met de houten huizen (Muiden, Weesp).
- Verschil tussen verdichte veilige zijde en open onveilige zijde is op veel plekken herkenbaar.
- Weinig verstedelijking aan de onveilige zijde van de Waterlinies, waardoor inundatiegebieden duidelijk herkenbaar zijn. De onveilige zijde bestaat nog steeds uit (natte) natuur- en poldergebieden.

**Watermanagement:**

- Hoofdinlaat vanuit de voormalige Zuiderzee bij Muiden in de Vecht.
- Inlaatsluizen bij Muiden met stenen beer.
- De Vecht voor de toevoer van water naar de inundatiegebieden.
- Inlaatsluizen en -kanalen en vaarten zijn aanwezig.

**Militaire werken:**

- Vestingdriehoek: vestingsteden Naarden, Muiden en Weesp als schakel tussen Stelling en Linie (visuele relatie).
- Forten en batterijen hebben een duidelijke positie aan of ten opzichte van de hoofdweerstandslijn: Fort Pampus, Kustbatterij bij Diemerdam, Fort Uitermeer. De onderlinge relatie tussen de vestingen, forten en batterijen is herkenbaar.
- Fortendriehoek: met het Forteiland Pampus in de voormalige Zuiderzee met een herkenbare relatie en (visuele) verbinding met de Kustbatterij bij Durgerdam, de Kustbatterij bij Diemerdam en vesting Muiden (specifiek het Muiderslot en de Westbatterij).
- De overgang in tijd van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en Stelling van Amsterdam zijn herkenbaar in de fortenbouw en materialisering van militaire werken (baksteen en beton).
- Veelheid aan militaire objecten uit diverse bouwperiodes (Eerste Wereldoorlog en mobilisatieperiode 1939-1940), zoals kazematten en (groeps)schuilplaatsen, markeren de accessen.
- Vesting Naarden: zeer gave stervormige vesting, radiaal opgebouwd uit ringen van lunetten en grachten en met vooruitgeschoven offensief. De tijdlagen in het verdedigingssysteem zijn zichtbaar in de ring van militaire werken van het offensief. A-typische, hooggelegen en vooruitgeschoven positie in de linie met kunstmatig inundatiegebied. Smalle, grotendeels open zone rondom de vesting; beperkt schootsveld aan de oost- en westkant. Ruim open venster op het Gooimeer.
- Offensief bij Naarden (met name werk Karnemelksloot en Werk IV) om het hoger gelegen Naarden te beschermen met de vele houten huizen in de omgeving.
- Vesting Muiden: herkenbare vestingwerken. Verdediging van drie accessen: de (voormalige) Zuiderzeedijk, de Naardertrekvaart en de Vecht (toegang over water) met inlaatsluizen (inundatie). De Vecht loopt daarom door het centrum van de vesting. Tijdlagen van de verschillende Waterlinies zijn zichtbaar; Muiderslot en vestingwerken zijn aangevuld met batterijen. Verboden kringen en schootsvelden op deze twee accessen zijn open en ruim met grote belevingswaarde. Er is een duidelijke relatie met de houten huizen in het schootsveld.
- Vesting Weesp: gedeeltelijk herkenbare vestingwerken rondom de binnenstad met goed herkenbaar ‘vestingeiland’ Ossenmarkt. De vesting ligt op het kruispunt van veenrivieren, en verdedigt accessen over water en land. Tijdlagen van de verschillende Waterlinies zijn beleefbaar op de Ossenmarkt. Er is een duidelijke relatie met de houten huizen in het schootsveld.




*Totaaloverzicht strategisch landschap, watermanagement en militaire werken.*

# 6 UITGANGSPUNTEN

De gebiedsanalyses geven inzicht in hoe de uitzonderlijke universele waarde van het Werelderfgoedgebied, (die is vertaald naar de kernkwaliteiten), zich manifesteert in het specifieke gebied. Tevens geven ze inzicht in hoe hiermee om te gaan om te voorkomen dat er bij ontwikkelingen sprake zal zijn van aantasting.

Daartoe zijn uitgangspunten en ontwikkelingsrichtingen aangegeven in dit hoofdstuk. Deze gelden alleen voor het Werelderfgoedgebied (property), en niet voor andere erfgoedwaarden. De uitgangspunten zijn in dit hoofdstuk onderverdeeld per schaalniveau. Deze uitgangspunten zijn leidend en bindend bij eventuele ontwikkelingen. Naast deze uitgangspunten per schaalniveau, zijn op het schaalniveau van de ensembles ook ambities en kansen geformuleerd. Deze dienen voornamelijk als bron van inspiratie voor eventuele ontwikkelingen.

## 6.1 Algemeen

De Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam hebben een samengestelde structuur van militaire en landschappelijke objecten, die zijn unieke waarde dankt aan de manier waarop het militaire systeem op de topografie van het landschap is geprojecteerd. De vernuftige manier waarop controle werd uitgeoefend op het watersysteem, om dit tot bondgenoot te maken in de strijd tegen de vijand, is typerend voor de Hollandse omgang met het cultuurlandschap. De planmatige aanpak van dit 19e- / 20ste-eeuwse ‘grand project’ dwingt nog steeds bewondering af. Het behouden van de Waterlinies moet verder gaan dan alleen het bewaren van militaire objecten: het gaat om het verdedigingssysteem als geheel in samenhang met het cultuurlandschap waarin de linies zijn ingebed.

Omdat de Waterlinies hun militaire functie hebben verloren, moet er bovendien een stap verder worden gegaan dan alleen beschermen wat er nu is. Het relatief open gebied met militaire en waterstaatkundige objecten vervult een recreatieve functie voor bewoners en bezoekers en zorgt voor ‘lucht’ tussen de steeds toenemende bebouwing. Daarbij is publiek draagvlak een voorwaarde voor duurzaam behoud.

Op hoofdlijnen bevat de gebiedsanalyse, naast de uitwerking van de in de Hollandse Waterlinies aanwezige kernkwaliteiten en uitzonderlijke universele waarde van het UNESCO Werelderfgoed, inzicht in de uitgangspunten en ontwikkelingsruimte bij planvorming.

**Uitgangspunten voor ontwikkeling (Nominatiedossier)**

Op basis van de OUV/kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies, zoals beschreven in het nominatiedossier, zijn twee uitgangspunten geformuleerd voor ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies:

1. De kernkwaliteiten mogen niet worden aangetast. Dit geldt niet alleen in fysieke zin maar ook voor de visuele integriteit.
   - Aantasting houdt in dat er sprake is van gehele of gedeeltelijke afbraak van gebouwde objecten, doorsnijding, bebouwing, begroeiing of afgraving van landschappelijke Hollandse Waterlinies-elementen.

- Verlies van visuele integriteit betekent dat het Werelderfgoed visueel wordt aangetast door nieuwe ontwikkelingen, of die nu binnen of buiten de begrenzing van het Werelderfgoed gesitueerd zijn. Instandhouding van de visuele integriteit bestaat uit het bewaren van de zichtbaarheid van de samenhang in het systeem en van de zichtrelaties tussen de elementen. Bij ontwikkelingen is het ook van belang dat de schaal aansluit op die van de linie-elementen[7].

2. Eventuele ontwikkelingen versterken de kernkwaliteiten. Bij ontwikkelingen worden de kernkwaliteiten als uitgangspunt meegenomen en zo mogelijk verzilverd.
   - Het tweede uitgangspunt betreft de potentie om middels ontwikkelingen de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies te versterken. Dit gaat over het inspelen op aanwezige kernkwaliteiten, zodat een ontwikkeling kwaliteit toevoegt aan het gebied en de beleefbaarheid daarvan. Plannen maken bijvoorbeeld niet alleen gebruik van het groene en open karakter van een groot deel van het gebied, maar versterken de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies.

**Betekenis van de Stelling van Amsterdam op vijf schaalniveaus**
Maar hoe voorkom je aantasting van de kernkwaliteiten, en hoe zorg je ervoor dat de beschreven kernkwaliteiten worden versterkt bij ontwikkelingen in het gebied? Om daar concrete handvatten voor te kunnen bieden benoemen we ruimtelijke principes voor de verschillende schaalniveaus waarop de Hollandse Waterlinies ruimtelijke betekenis hebben:

- De schaal van de Hollandse Waterlinies als totaalsysteem (zie achtergrond H3);
- De regionale schaal; Stelling van Amsterdam-Noord (zie achtergrond H4);
- De schaal van de deelgebieden; Noordelijk Veenlandschap I, de Beemster en Noordelijk Veenlandschap II (zie achtergrond H5);
- Het schaalniveau van het ensemble en aandachtsgebieden;
- De schaal van de individuele elementen van de Waterlinie: de forten, de inundatiewerken, de accessen, en de hoofdweerstandslijn.

**Betekenis van de Stelling van Amsterdam op vier schaalniveaus**
Maar hoe voorkom je aantasting van de kernkwaliteiten, en hoe zorg je ervoor dat de beschreven kernkwaliteiten worden versterkt bij ontwikkelingen in het gebied? Om daar concrete handvatten voor te kunnen bieden, benoemen we ruimtelijke principes voor de verschillende schaalniveaus waarop de Waterlinies ruimtelijke betekenis hebben:

- de schaal van de Hollandse Waterlinies als totaalsysteem (zie achtergrond H3).
  Hierin worden algemeen geldende principes voor het verdedigingssysteem als geheel besproken;
- de schaal van het deelgebied; Vechtstreek Noord (zie achtergrond H5).
  Hierin worden de principes specifiek gemaakt voor het betreffende deelgebied;
- het schaalniveau van het ensemble en aandachtsgebied. Ruimtelijke principes voor plekken waar de linie-elementen samen een logisch ensemble vormen, of waar om andere redenen specifieke uimtelijke principes gelden, bijvoorbeeld vanwege de ruimtelijke dynamiek;
- de schaal van de individuele elementen van de Waterlinie: de militaire werken, de waterstaatswerken, de accessen, en de hoofdverdedigingslijn.

Deze vier schaalniveaus komen ook aan de orde in eerdere hoofdstukken van deze gebiedsanalyse, en zijn afgeleid uit bestaande beleidsstukken zoals het Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam. Spelregels uit dit beeldkwaliteitsplan, en uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie zijn indien relevant voor deze gebiedsanalyse overgenomen. Ook zijn bestaande uitgangspunten zoals beschreven in de Omgevingsverordening NH2020 (in verordening uitgewerkt als stellingzone, kernzone en monumentenzone) meegenomen. De ruimtelijke principes van de hoogste schaalniveaus worden steeds vertaald naar, en concreter gemaakt in, het onderliggende schaalniveau.

Deze gebiedsanalyse concentreert zich gezien het doel uitsluitend op de Hollandse Waterlinies. Andere cultuurhistorische kwaliteiten komen zeer beperkt aan de orde. Ook de ruimtelijke principes zoals hieronder geformuleerd hebben alleen betrekking op -kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies, en geven geen afgewogen en integraal beeld.

7 De principes voor visuele integriteit zijn uitgewerkt in: Visuele Integriteit Waterlinies. Advies Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2018.

## 6.2 Schaalniveau 1 herkenbaarheid van de Hollandse Waterlinies als geheel

Op het schaalniveau van de Hollandse Waterlinies als geheel, vormt de Nieuwe Hollandse Waterlinie een verdedigingssysteem gelegen op de overgang van laag veengebied naar de hogere gronden, en is de Stelling van Amsterdam over het landschap gelegd in een ring rond de hoofdstad. De hoofdverdedigingslijn rijgt de forten aaneen, en verbindt de verschillende landschappen: de droogmakerijen, de veenpolders, het IJmeer, de Vechtplassen, de stedelijke omgeving van Utrecht en Amsterdam, en het rivierengebied.

Op dit schaalniveau is het van belang om de waarde van de Waterlinies als continue landschappelijke zone herkenbaar te houden en waar mogelijk te versterken.

**Uitgangspunten voor ontwikkeling binnen het schaalniveau van de Hollandse Waterlinies als geheel**

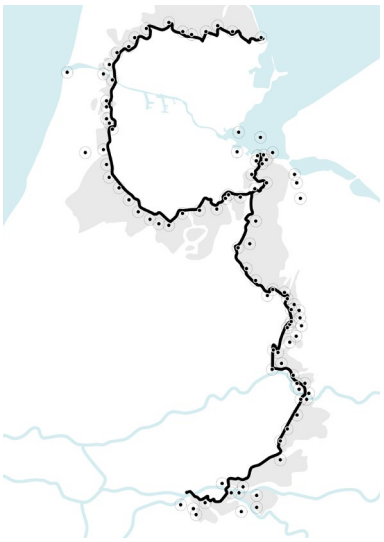
- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt bijzondere aandacht besteed aan het realiseren van kwaliteit in dit waardevolle gebied.
- Maak het samenhangende stelsel van strategisch landschap, watermanagement en de militaire werken beter zichtbaar en beleefbaar.
- De maat, schaal en vorm van nieuwe ontwikkelingen is passend in het landschap en wordt afgestemd op de elementen van de linie.
- Behoud en herstel de continuïteit van de hoofdweerstandslijn als lineaire hoger gelegen structuur in het landschap, als begrenzing van de inundatiekommen (onveilige zijde) en het te verdedigen gebied (veilige zijde).
- Behoud en versterk de herkenbaarheid van het aanwezige contrast tussen de veilige en onveilige zone.
- Behoud de openheid van de inundatiekommen waar deze nog aanwezig is.



*Hoofdweerstandslijn als ruggengraat en doorgaande lijn.*

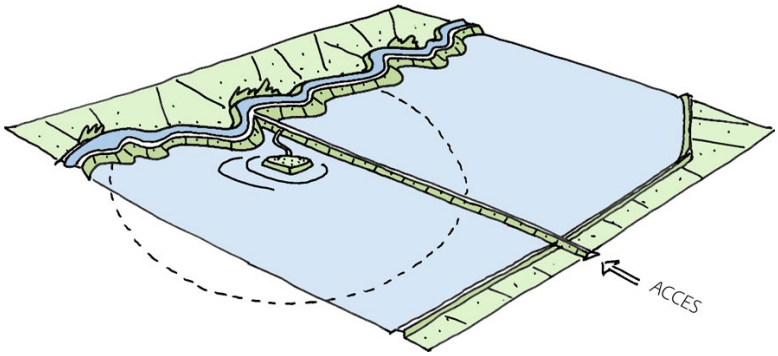


*Contrast tussen veilige en onveilige zone.*



*Open schootvelden, zicht op de accessen.*

- Behoud de openheid van de verboden kringen en schootsvelden waar deze nog aanwezig is.
- Behoud de zichtlijnen vanuit de militaire werken op het acces en, indien relevant, naar andere militaire werken.
- Behoud de accessen in samenhang met de bijbehorende militaire werken.
- Behoud de herkenbaarheid van het watermanagementsysteem.




*Behouden en herstellen van het zicht vanuit het fort op het acces en vrijhouden van (bestaande) openheid binnen verboden kringen en schootsvelden (bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie).*

## 6.3 Schaalniveau 2 herkenbaarheid van de Hollandse Waterlinies in de Vechtstreek Noord

Het landschap van de Vechtstreek Noord bestaat uit een relatief open veenweidegebied, uitlopend tegen de stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug in het oosten, en het open waterlandschap van het IJmeer.

De hoofdweerstandslijn door het waterrijke veenweidegebied wordt gevormd door de slingerende dijken langs de Vecht, waarbij afwisselend de oostzijde en de westzijde als hoofverdedigingslijn functioneerde. De grote mate van openheid aan de onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn zorgt ervoor dat met name in het noorden van dit deelgebied, het contrast tussen veilig en onveilig gebied herkenbaar is.

Door de openheid van het landschap is de voorstelbaarheid van inundatie, en de zichtbaarheid van de samenhang in het systeem groot. Het weidse waterlandschap van het IJmeer, met daarin fort Pampus als belangrijke schakel, vergroot de leesbaarheid van het liniesysteem nog verder. Een bijzondere uitzondering op de logica van inundatiegebieden aan oostkant, de onveilige zijde van de Vecht, is het inundatiegebied in de Aetsveldschepolder. Deze ligt een aan de veilige zijde van de hoofdweerstandslijn.

Specifiek voor de Vechtsteek-Noord is dat de Stelling van Amsterdam er samenvalt met de Nieuwe Hollandse Waterlinie, en hoe de al lang bestaande vestingsteden onderdeel gemaakt werden van de Waterlinies.

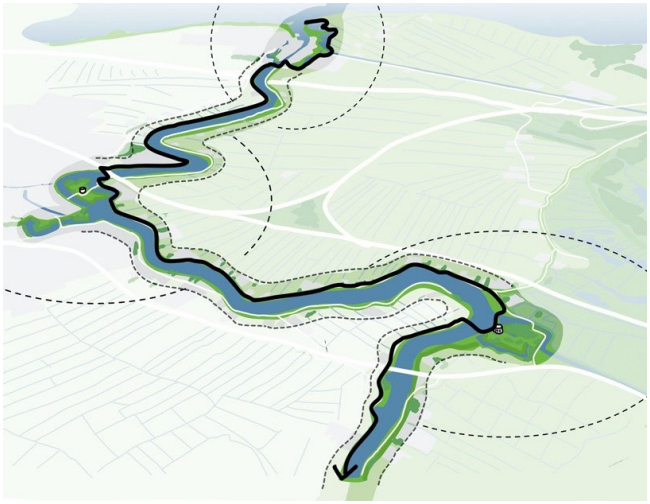
Op dit schaalniveau is het van belang om het karakter van het gebied als open veenweidelandschap en weids waterlandschap te behouden. Ingezet kan worden op het versterken van de relatie tussen dit herkenbare landschap en het militaire systeem.




*De Hollandse Waterlinies in de Vechtstreek Noord.*

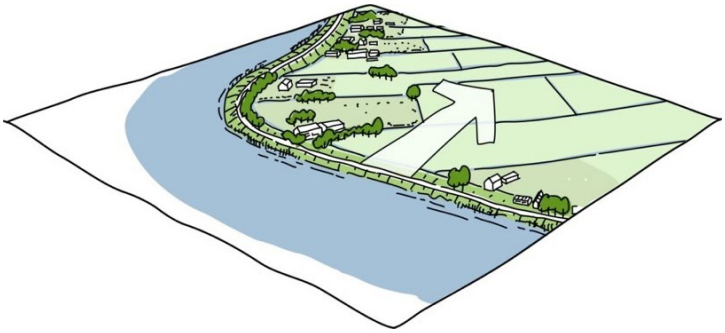
**Uitgangspunten voor ontwikkeling op het schaalniveau van de Vechtstreek Noord**

- Zet in op de beleefbaarheid van de hoofdweerstandslijn als doorlopende lijn langs de Vecht door de kades aan weerszijden zoveel mogelijk continuïteit te geven in uitstraling.



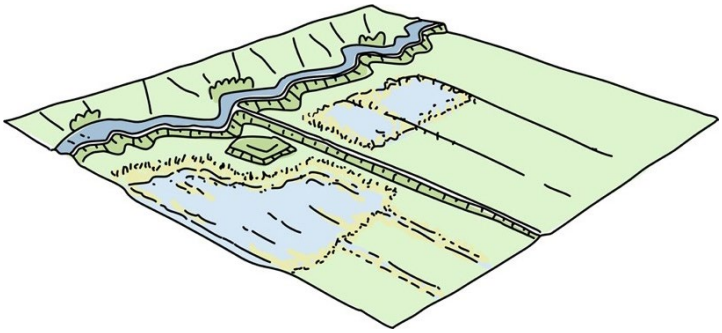
*De hoofdweerstandslijn springt af en toe over de Vecht. Zet in op de beleving van de Vecht en kades aan weerszijden als continue lijn.*

- Behoud en versterk het zicht vanaf de Vecht richting het inundatiegebied door storende elementen indien mogelijk te verwijderen.



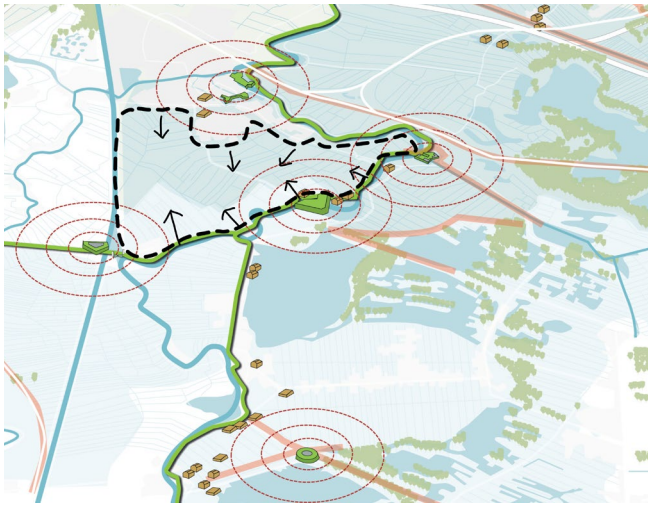
*Zicht op de Vecht en het achterliggende landschap.*

- Behoud en versterk het contrast tussen de binnen- en buitenzijde door het stimuleren van functies die aan de onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn openheid met zich meebrengen: waterberging, natte natuur, agrarisch gebruik. Positioneer ontwikkelingen met verharding of bebouwing aan veilige zijde van de hoofdweerstandslijn.



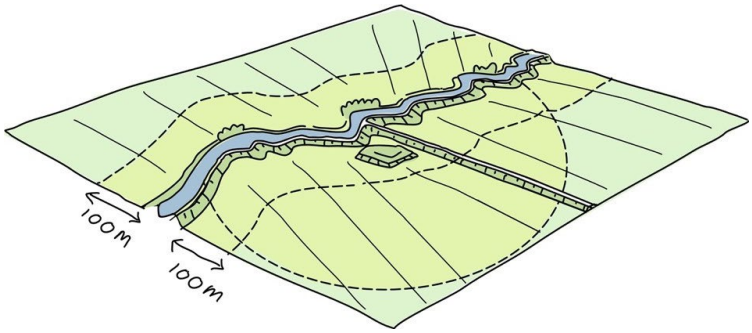
*Stimuleren van functies als waterberging en natte natuur aan onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn.*

- De Aetsveldsche Polder is een (zeldzaam) stukje inundatiegebied aan de veilige zijde van de hoofdweerstandslijn. Binnen dit bijzondere gebied dient geen verdichting plaats te vinden.



*De Aetseveldsche Polder als stukje inundatiegebied aan veilige zijde van de hoofdverdedigingslijn open houden.*

- De aanwezigheid van het liniesysteem is sturend op eventuele nieuwe ontwikkelingen. Deze dragen bij aan de leesbaarheid van het liniesysteem.
- De maat, schaal en vorm van nieuwe ontwikkelingen aan de veilige zijde wordt afgestemd op de elementen van de linie (dus geen grootschalige bouwdozen).
- Geen nieuwe bebouwing in gebieden die nu nog open zijn in zone van 100 meter aan weerszijden van de hoofdweerstandslijn. Hierdoor blijft herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn in haar landschappelijke context behouden. (Dit was als kernzone opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020).
- Geen nieuwe bebouwing in de verboden kringen (kring van 1000m rond een fort of batterij). (Dit was als kernzone opgenomen in de Omgevingsverordening NH2020).




*Geen nieuwe bebouwing in zone van 100m aan weerszijden van de hoofdweerstandslijn of in de verboden kringen (1000m).*

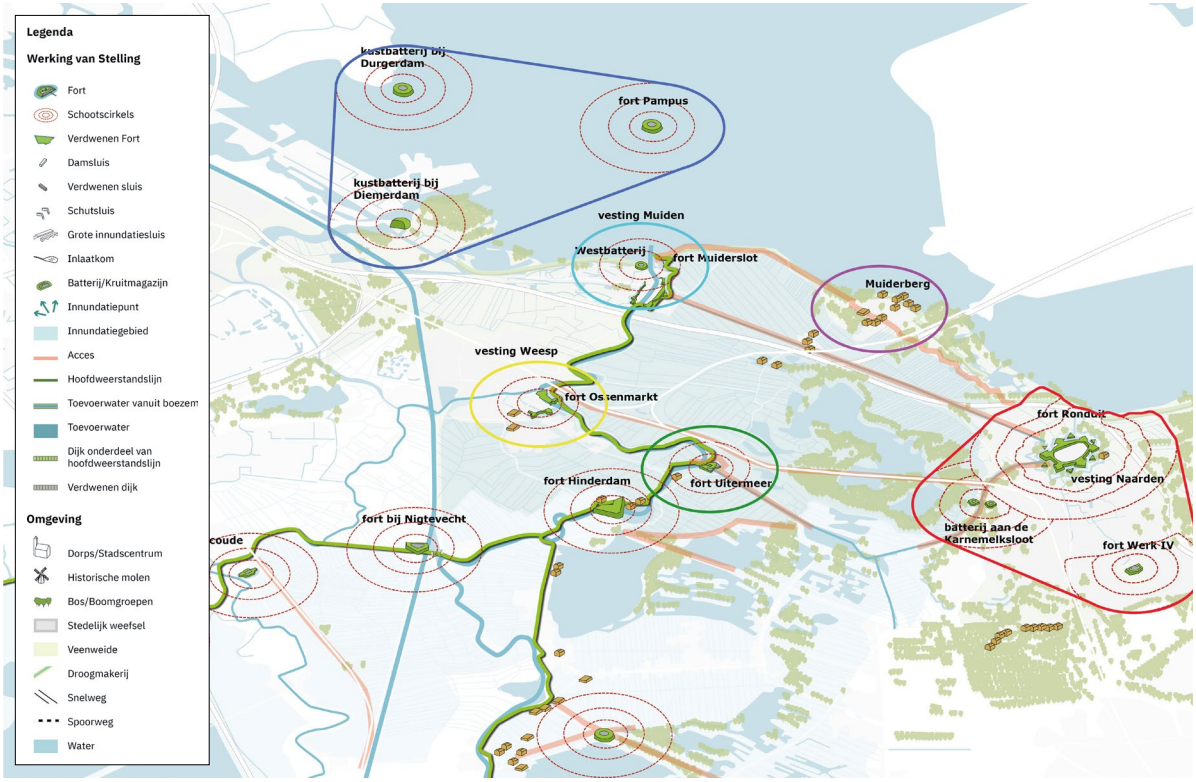
- Versterk indien mogelijk de karakteristieke kwaliteiten van het landschap, bijvoorbeeld door verdichting op de hogere begroeide delen (zoals bijvoorbeeld bij Muiderberg) en juist visuele openheid in de lagere inundatiekommen.
- Nieuwe ontwikkelingen dienen te passen bij de aard van het groene landschap, de Waterlinie en het open inundatiegebied.
- Voorkom verhoogde nieuwe ontwikkelingen; zoals wegen op talud of hogere aaneengesloten bebouwing.
- Houdt (nieuwe) wegen in het linielandschap vrij en voorkom nieuwe toevoegingen (zoals bijvoorbeeld beplanting of geluidsschermen) die het zicht op het open landschap ontnemen.
- Behoud het ongeschonden karakter van de Noordpolder.
- Versterk de relatie tussen vestingsteden; door zichtlijnen tussen vestingen en door herkenbare (recreatieve) routes.

## 6.4 Schaalniveau 3 ensembles en aandachtsgebieden

Op de schaal van de landschappelijke ensembles markeren de elementen van de Waterlinies knooppunten en gradiënten in het landschap, en zorgen daarmee voor expressie van de samenhang tussen de linie -en het landschap. Dit is het schaalniveau waarop de werking van het verdedigingssysteem het best zichtbaar te maken is.

In de Vechtstreek Noord is op veel plekken de samenhang tussen de verschillende linie-elementen nog goed zichtbaar. Daarom worden de plekken beschreven die een logisch ensemble vormen en aandachtsgebieden aangegeven, waar om andere redenen specifieke ruimtelijke principes gelden, bijvoorbeeld vanwege de ruimtelijke dynamiek.

Voor dit schaalniveau worden ruimtelijke principes gegeven om de relatie tussen de militaire elementen onderling, en de relatie met het landschap te behouden en te versterken.




*Logische ensembles en aandachtsgebieden in de Vechtsteek Noord.*

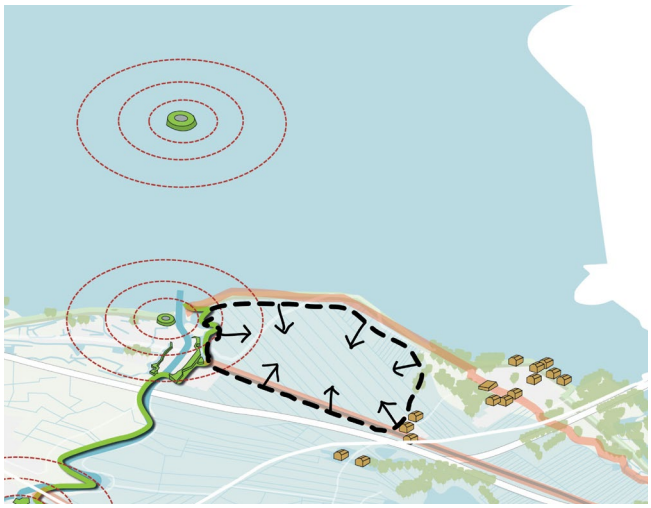
*Fortendriehoek* *Muiderberg* *Vesting Weesp*
*Vesting Muiden* *Vesting Naarden* *Fort Uitermeer*

**Muiden**

Muiden is een essentieel ensemble in het verhaal van de Hollandse Waterlinies. In dit specifieke deel van de Waterlinies, op de rand van het IJmeer, komen alle aspecten samen: de vestingstad, de schakel die Pampus vormt in de Stelling van Amsterdam, het open schootsveld, de wijze waarop het acces, gevormd door de Naardertrekvaart, werd verdedigd, én hoe vanuit de vesting de hoofdweerstandslijn langs de Vecht liep, waardoor de veilige en onveilige zijde werden gedefinieerd. Hier dient de kans zich aan om dit verhaal zo helder mogelijk te vertellen.

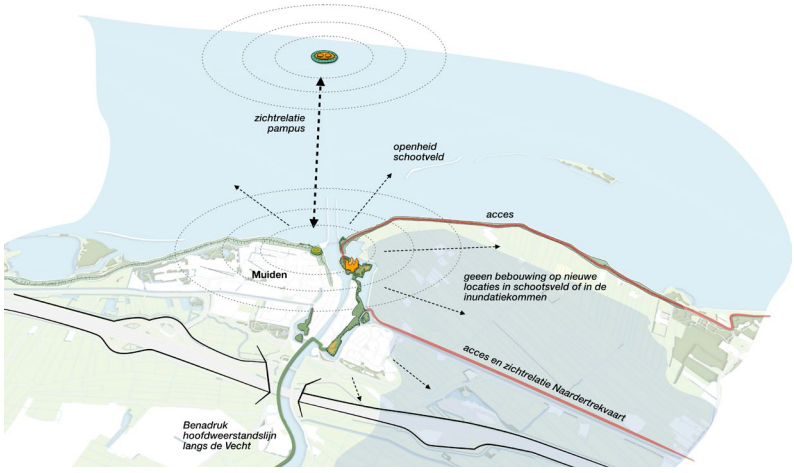
Uitgangspunten bij ontwikkelingen Muiden

- Behoud waar mogelijk het open gebied van het schootsveld aan de noordkant, de oostkant en de zuidoostkant van Muiden.
- Behoud de openheid en structuur van de Noordpolder als enige ongeschonden polder.



*Ongeschonden karakter van de Noordpolder.*

- Eventuele nieuwe bebouwing in het schootsveld hoort bij de bestaande erven. Enkel voorzieningen op nieuwe locaties die bijdragen aan het gebruik en beleving op de Vecht.
- Eventuele nieuwe ontwikkelingen aan de oostzijde van de vesting zijn kleinschalig en passen in het karakter van een groen, waterrijk en open gebied.
- Bij nieuwe ontwikkeling blijft de oorspronkelijke verkavelingsstructuur behouden, of wordt juist teruggebracht.
- Behoud de zichtrelatie tussen Muiden en de Naardertrekvaart als acces.
- Behoud het karakter van het open waterlandschap tussen Muiden (Westbatterij) en Pampus, en houdt zichtlijnen vrij.
- Optimaliseer de ruimte die is ontstaan met het verleggen van de A1 en het aquaduct, door daar de hoofdweerstandslijn te benadrukken als continue doorgaande recreatieve route vanuit Muiden.
- Voorkom dat de snelweg visueel nog meer een ruimtelijke barrière wordt. Voorkom beplanting en geluidsschermen langs de A1.



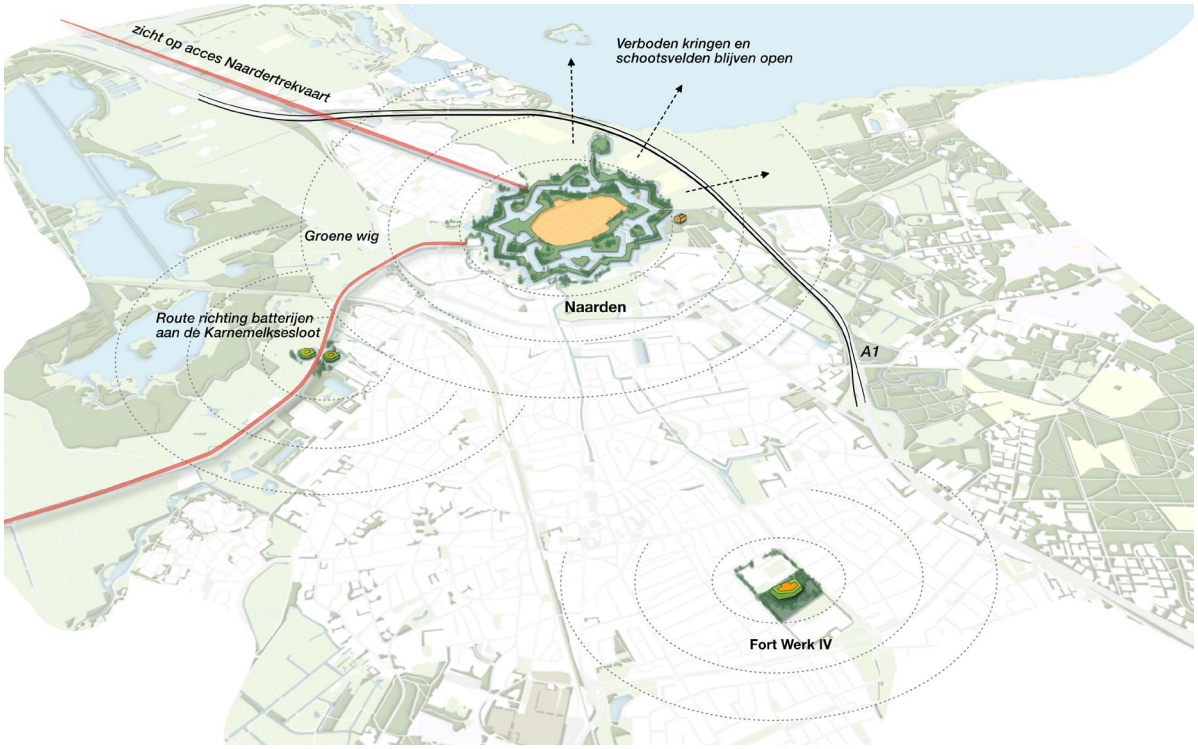

*Uitgangspunten bij ontwikkelingen Muiden.*

**Naarden**

Samen met de vestingen Muiden en Weesp vormt Naarden de driehoek van vestingsteden welke als poort fungeren naar het waterlinielandschap. In de directe omgeving van de vesting Naarden is een belangrijk deel van het landschap open en groen gebleven. Hierdoor is het schootsveld nog herkenbaar. De groene wig richting de Batterijen aan de Karnemelksloot biedt een aantrekkelijke route langs de Waterlinie naar het Linielandschap van het Vechtplassengebied. Het versterken van de groene wiggen naar het buitengebied, en het versterken van de recreatieve verbindingen kan de beleefbaarheid van de Waterlinie vergroten.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen Naarden

- Behoud de openheid van het schootsveld aan de noordoostzijde van Naarden.
- Eventuele nieuwe ontwikkelingen aan de oostzijde van de vesting passen in het karakter van een groen, waterrijk en open gebied.
- Wees zeer terughoudend in verdere uitbreiding van de A1 en van nieuwe wegen.
- Voorkom dat wegen visuele barrières worden. Voorkom beplanting en geluidsschermen langs wegen in de schootsvelden.
- Bij nieuwe ontwikkeling blijft de oorspronkelijke verkavelingsstructuur behouden, of wordt juist teruggebracht.
- De groene wig aan de zuidwestzijde van Naarden blijft behouden en wordt versterkt als verbinding vanuit de stad naar de batterijen aan de Karnemelksloot en naar het buitengebied.



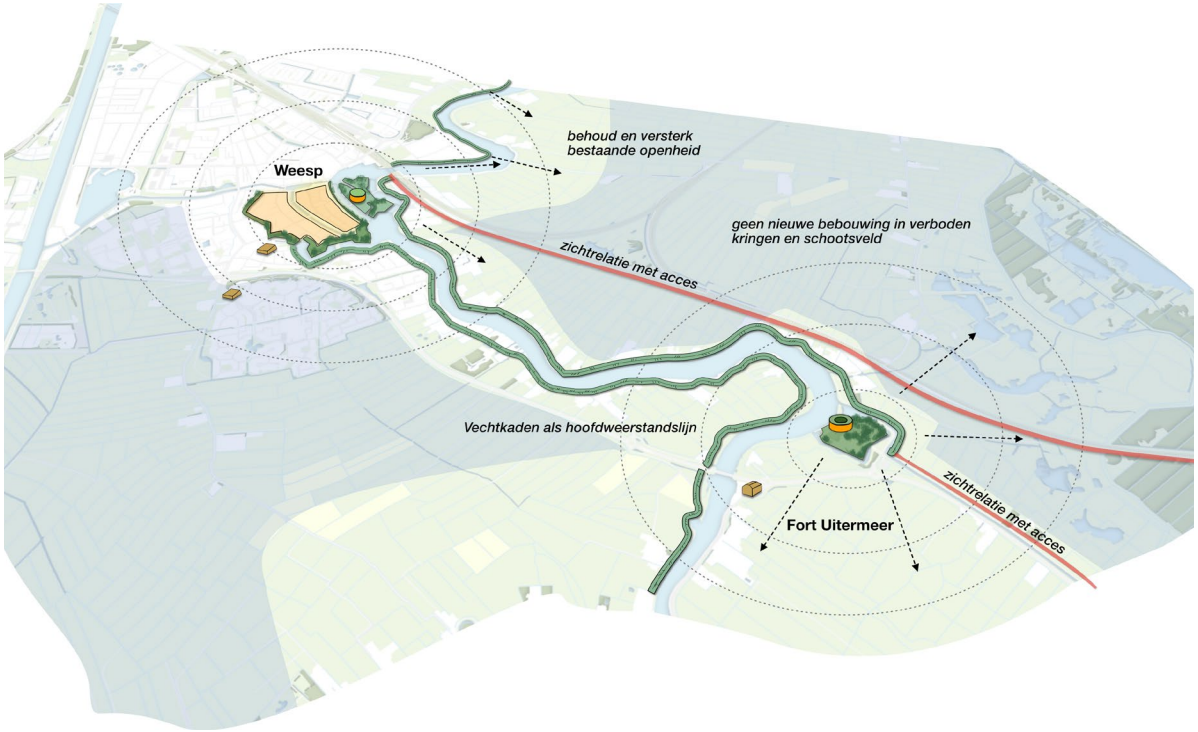

*Uitgangspunten bij ontwikkelingen Naarden.*

**Weesp**

Vesting Weesp ligt centraal in het gebied waar Nieuwe Hollandse Waterlinie en Stelling van Amsterdam elkaar raken. Het schootsveld van de vesting is in loop van tijd enigszins dichtgeslibd. De centrale ligging biedt wel juist kansen om hier het verhaal te vertellen van de Stelling en de Waterlinie, en het feit dat hier een deel van het inundatiegebied achter de hoofdweerstandslijn lag.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen Weesp

- Behoud de bestaande openheid in de schootsvelden aan de oostzijde van Weesp, en zet in op kwaliteitsverbetering en het opheffen van verstorende elementen, zoals opgaande beplanting.
- Behoud en versterk de zichtrelatie tussen de vesting en de spoorlijn als acces, door het opheffen van storende elementen zoals erfafscheidingen.
- Versterking van het vestingstad-karakter door bastions/schansen en voormalige poorten duidelijker te accentueren.
- Voorkom nieuwe bebouwing in de zone van 100m langs de hoofdweerstandslijn, en in het schootsveld van Weesp.
- Behoud het zicht vanaf de kades van de Vecht (hoofdweerstandslijn) over de inundatiekommen (onveilig gebied). Voorkom nieuwe visuele barrières.
- Bij nieuwe ontwikkeling blijft de oorspronkelijke verkavelingsstructuur behouden, of wordt juist teruggebracht.




*Uitgangspunten bij ontwikkelingen Weesp en Uitermeer.*

**Fort Uitermeer**

De forten zijn de plekken waar de werking van het systeem misschien wel het best uit te leggen is. Alles komt hier bij elkaar: de hoofdweerstandslijn, het inundatiegebied, de accessen haaks op de hoofdweerstandslijn, de forten met hun schootsvelden om de accessen te bewaken. De beleving van dit ensemble, waar de verschillende kernkwaliteiten samen komen kan worden versterkt door storende elementen op te ruimen, waardoor meer zichtrelaties ontstaan, en door verschillende onderdelen met elkaar te verbinden via recreatieve routes.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen Fort Uitermeer

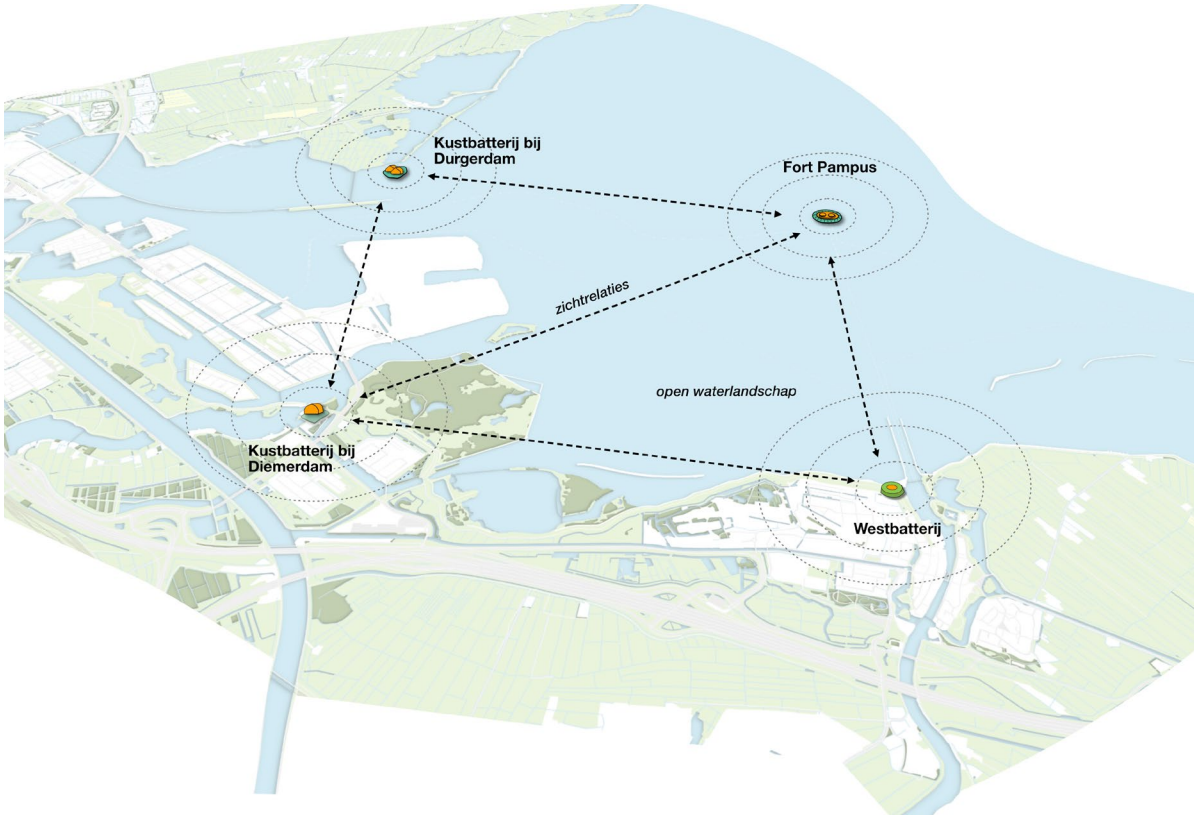
- Houd het schootsveld zoveel mogelijk open en zet in op het opheffen van verstorende elementen.
- Eventuele nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van het fort passen bij het open karakter, zoals waterberging, natte natuur, agrarisch gebruik.
- Zet in op de beleefbaarheid van het ensemble; fort, kazemat, groepsschuilplaats, acces, schootsveld, inundatiegebied, inundatiekades, sluis.
- Behoud de relatie met het acces 's Gravelandsche Vaart.

**Fortendriehoek**

Pampus en de batterijen bij Durgerdam en Diemerdam verdedigden de toegang naar het IJ richting Amsterdam en de havens. De dijken langs het water vormen de hoofdweerstandslijn, maar waren tevens accessen die beschermd dienden te worden. Doordat de forten aan het grootschalige waterlandschap liggen, zijn de schootvelden nog grotendeels open en is de zichtrelatie tussen Pampus, de batterijen bij Durgerdam en Diemerdam en Muiden (Westbatterij), nog aanwezig.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen Fortendriehoek

- Behoud het grootschalige open waterlandschap en belangrijke zichtlijnen.
- Versterk indien mogelijk de zichtrelatie tussen de forten, door eventuele beperkende elementen en beplanting te verwijderen.
- Voorkom ontwikkelingen die de leegte en openheid van het IJmeer verstoren, zoals bovengrondse infra door het IJmeer.
- Versterk de beleefbaarheid van het waterlandschap en de forten vanaf de dijk door hoog opgaande vegetatie te voorkomen.




*Zichtrelatie tussen de forten Pampus, kustbatterijen Durgerdam en Diemerdam en (Westbatterij) Muiden.*

**Muiderberg**

Muiderberg ligt op een verder westelijk gelegen restant van de stuwwal. Muiderberg vormde daarmee een hoger gebied binnen het lage veenweidelandschap. Binnen dit deelgebied zijn vele groepsschuilplaatsen aangelegd ter verdediging van deze zwakkere plek in het verdedigingssysteem.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen Muiderberg

- Behoud de herkenbaarheid van de groepsschuilplaatsen door de zichtbaarheid te handhaven en de onmiddellijke omgeving open te houden, handhaaf bij 'zwermen' groepsschuilplaatsen het onderling verband.
- Zet in op de herkenbaarheid van dit gebied als hogere en daarmee zwakke plek in de Waterlinie door het contrast tussen de open inundatiekom en deze meer besloten en begroeide hogere gronden te versterken.
- Behoud de herkenbaarheid van de Oude Zeedijk, bijvoorbeeld door de zichtrelatie met het open water te versterken over het nieuw aangelegde voorland.



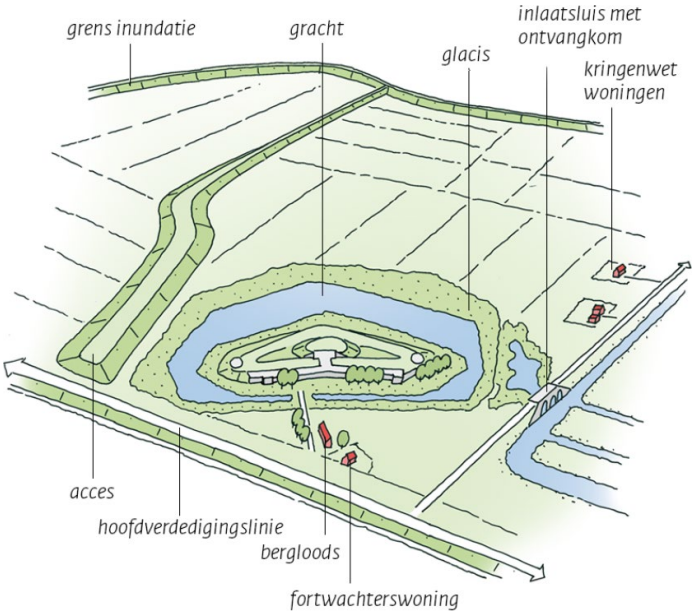

*Muiderberg als herkenbaar hoger gebied met clusters van groepsschuilplaatsen aan de dijk en rond de Naardertrekvaart.*

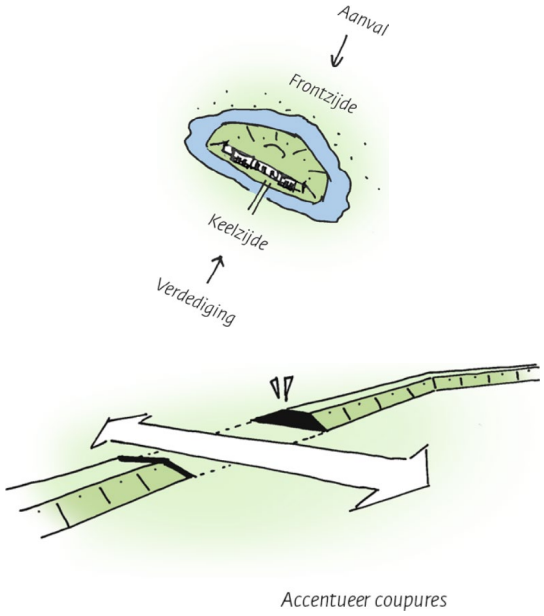
## 6.5 Schaalniveau van de losse elementen

De elementen van de linie worden als monument beschermd. Bij eventuele nieuwe ontwikkelingen dient met de volgende algemene ruimtelijke principes rekening worden gehouden.

Uitgangspunten bij ontwikkelingen op het schaalniveau van de losse elementen

- Laat investeringen in herontwikkeling van forten samenvallen met een integrale aanpak van fortterrein en schootsvelden.
- Behoud de herkenbaarheid van de groepsschuilplaatsen door de zichtbaarheid te handhaven en de onmiddellijke omgeving open te houden, handhaaf bij 'zwermen' groepsschuilplaatsen het onderling verband.
- Behoud de herkenbaarheid van de verschillen tussen de militaire werken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (baksteen) en de werken van de Stelling van Amsterdam (beton).
- Behoud van de karakteristiek van forten als vermomd landschapselement, met onderscheid tussen voorkant (frontzijde) en achterkant (keelzijde).
- Benadruk het contrast tussen de front- (aarde, water) en de keelzijde (baksteen, beton, staal) van de forten en (kust)batterijen.




- Gebruik historisch verantwoorde beplanting. Hierbij verwijzen we naar de studie Verscholen in het Groen, Een onderzoek naar de geschiedenis van beplantingen op de Stelling van Amsterdam (Nicky Schuurman, Landschap Noord-Holland).

# 7 BRONNEN


- Nieuwe Hollandse Waterlinie Uitbreiding van de Stelling van Amsterdam. UNESCO Nominatiedossier, Nationaal Project Nieuwe Hollandse Waterlinie. April 2019.
- Unesco nominatiedossier, bijlage 2 attributen., deel 1: strategisch landschap. Mei 2017.
- Dutch Water Defence Lines, Appendices Part II, Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Projectbureau Stelling van Amsterdam. December 2018.
- Historische Kaart Stelling van Amsterdam, Provincie Noord-Holland, via: https://maps.noord-holland.nl/sva/desk.htm
- Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie, Provincie Noord-Holland. Via: Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (noord-holland.nl)
  - Kaartlagen: Cultuurhistorische objecten, militaire structuren.
- Provinciaal militair erfgoed, provincie Utrecht. Via: Provinciaal thema Militair erfgoed (arcgis.com)
  - Kaartlagen: Stelling van Amsterdam (lijnen, vlakken, punten), Nieuwe Hollandse Waterlinie (lijnen, vlakken, punten).
- Verkenning Linieperspectief 2030. Linielint in de Delta. Feddes Olthof landschapsarchitecten & Marinus Kooiman | Cultuurhistorische projecten. Februari 2017.
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018. Provincie Noord-Holland.
- Bijzonder Provinciaal Landschap, 32 landschappen en kernkwaliteiten, Provincie Noord-Holland. November 2020.
- Tussen Vecht, meren en stuwwal, Gebiedsbiografie van de gemeente Gooise Meren, gemeente Gooise Meren. september 2020.
- Provinciaal Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam, DHV en Feddes/Olthof landschapsarchitecten. September 2008.
- Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Noord-Holland. Juni 2019.

HAARLEM, FEBRUARI 2023

## Colofon

**Uitgave**
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

**Fotografie**
Provincie Noord-Holland

**Grafische verzorging**
The Creative Hub

Haarlem, februari 2023

HOLLANDSE WATERLINIES
UNESCO WERELDERFGOED

PROVINCIE UTRECHT

Provincie Noord-Holland

# GEBIEDSANALYSE KERNKWALITEITEN HOLLANDSE WATERLINIES

## KERNKWALITEITEN, UITGANGSPUNTEN EN ONTWIKKELINGSRICHTING VECHTSTREEK



# COLOFON


| | |
|---|---|
| Uitgave: | Provincie Utrecht en Provincie Noord-Holland |
| Auteur(s): | Feddes/Olthof landschapsarchitecten i.s.m. Marinus Kooiman Cultuurhistorische Projecten |
| Status: | Definitief |
| Versiedatum: | november 2022 |

# INHOUDSOPGAVE


## 1. INLEIDING
1.1 Aanleiding en doel
1.2 Werkwijze en methodiek

## 2. KARAKTER VAN HET GEBIED
2.1 Huidige situatie
2.2 Landschappelijke karakteristiek

## 3. DE HOLLANDSE WATERLINIES, OUV EN KERNKWALITEITEN
3.1 Werking van het systeem
3.2 Kernkwaliteiten op basis van de OUV

## 4. KERNKWALITEITEN VECHTSTREEK
4.1 Vechtstreek en de NHW
4.2 Ruimtelijke dynamiek na de Tweede Wereldoorlog
4.3 Hoofdlijn liniekenmerken Vechtstreek
4.4 Kernkwaliteiten Vechtstreek
4.5 Gebied buiten de property gelegen in CHS - militair erfgoed

## 5. UITGANGSPUNTEN VOOR ONTWIKKELINGEN
5.1 Algemeen
5.2 Schaalniveau NHW als geheel
5.3 Schaalniveau Vechtstreek
5.4 Schaalniveau van ensembles en aandachtsgebieden
5.5 Schaalniveau van de losse elementen

## BRONNEN

## BIJLAGEN
Bijlage I Begrippenlijst
Bijlage II Kansenkaart


HOLLANDSE WATERLINIES
UNESCO WERELDERFGOED

PROVINCIE :: UTRECHT

Provincie Noord-Holland

# HOOFDSTUK 1
# INLEIDING

## 1.1 Aanleiding en doel

### Aanleiding

De Hollandse Waterlinies zijn uniek én zijn op een bijzondere manier verbonden aan het Nederlandse Landschap. Nederland heeft daarom in 2019 bij UNESCO in Parijs het Nominatiedossier ingediend om de Hollandse Waterlinies op de werelderfgoedlijst te laten plaatsen vanwege de unieke waarden. De Hollandse Waterlinies worden gevormd door de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en de Stelling van Amsterdam (SvA). De SvA is al sinds 1996 Werelderfgoed, de NHW is een uitbreiding van het Werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam. De voordracht tot inschrijving van de uitbreiding op de Werelderfgoedlijst is door UNESCO goedgekeurd in juli 2021. Samen vormen beide linies nu één UNESCO Werelderfgoed: de Hollandse Waterlinies.

### Harmonisatie afweging ruimtelijke ontwikkeling in de Hollandse Waterlinies

Het Werelderfgoed 'Hollandse Waterlinies' loopt van de provincie Noord-Holland, via Utrecht en Gelderland tot in Noord-Brabant. De linieprovincies zijn als sitehouder verantwoordelijk voor het behoud en de bescherming van dit unieke erfgoed. Om het ook in de toekomst goed te kunnen beschermen stemmen provincies onderling het ruimtelijk beleid voor het Werelderfgoed op elkaar af. Deze harmonisatie van het gehele ruimtelijk beleid maakt het mogelijk om ruimtelijke ontwikkelingen overal binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam op eenzelfde manier af te wegen.

De gebiedsanalyses kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies leggen de basis voor deze harmonisatie door de kernkwaliteiten via dezelfde systematiek uit te werken en uitgangspunten voor ontwikkeling te formuleren. Deze gebiedsanalyse doet dat voor het gebied 'Vechtstreek.

### Doel gebiedsanalyse

De uitzonderlijke universele waarde van het Werelderfgoed Hollandse Waterlinies mag niet worden aangetast (overgenomen instructieregel van het Rijk, art 7.4 van het Besluit Kwaliteit Leefomgeving). In het nominatiedossier zijn de unieke waarden (OUV; Outstanding Universal Value) van de Hollandse Waterlinies uitgewerkt in drie kernkwaliteiten. Deze verschillen per gebied, onder andere omdat bij de aanleg van de Hollandse Waterlinies gebruik is gemaakt van de eigenschappen van het reeds aanwezige landschap. Het doel van de gebiedsanalyses is om meer inzicht te geven in waar en hoe de kernkwaliteiten zich manifesteren in het gebied, zodat ze duurzaam in stand gehouden kunnen worden en ingezet kunnen worden als bouwsteen voor ontwikkeling. De gebiedsanalyses schetsen welke kernkwaliteiten zich waar bevinden en wat hun belang is, zowel op zichzelf als in samenhang. Tevens is het doel om meer helderheid te geven hoe met de kernkwaliteiten is om te gaan, zodanig dat er geen sprake is van aantasting. Daarom worden per deelgebied van de Hollandse Waterlinies uitgangspunten en ontwikkelingsrichtingen meegegeven. Wat in een gebied uiteindelijk kan, blijft echter maatwerk.
Bij visie- en planvorming is een integrale afweging van aanwezige belangen nodig. Daarbij blijft de regel van het niet mogen aantasten van het Werelderfgoed altijd gelden.

De gebiedsanalyses vormen een document waarin nader staat uitgewerkt wat de kernkwaliteiten in elk deelgebied van de Hollandse Waterlinies zijn. De gebiedsanalyses zijn daardoor een hulpmiddel voor overheden en initiatiefnemers bij het toepassen van de regel dat de uitzonderlijke universele waarde (vertaald in de kernkwaliteiten) niet mag worden aangetast. Daarnaast kunnen de gebiedsanalyses gebruikt worden als inspiratiebron en bouwsteen voor verdere visie en planvorming in het gebied.

## 1.2 Werkwijze en methodiek

### Systematiek

Bij de beschrijving van de gebieden is allereerst het algemene landschappelijke karakter nader beschreven. Het aanwezige landschap vormde de basis voor het militaire systeem in het gebied.
Om meer inzicht te geven in de unieke universele waarde is in de gebiedsanalyses vervolgens meer uitgelegd over de achtergrond, het ontstaan en de werking van dit bijzondere militaire systeem en hoe de uitzonderlijke universele waarde zich vertaalt naar de kernkwaliteiten.

Hierna is meer ingegaan op de wijze waarop de uitwerking van het militaire systeem in het landschap van het deelgebied is vormgegeven. De gebiedsanalyses hebben uitsluitend betrekking op het militaire erfgoed van de Hollandse Waterlinies. Het andere aanwezige erfgoed wordt wel benoemd in relatie tot het karakter van het gebied en het landschap, maar dit wordt niet verder uitgewerkt. Daarmee zijn de gebiedsanalyses dus niet een integrale inventarisatie van al het aanwezige erfgoed. Het gaat bij de gebiedsanalyses uitsluitend om de kernkwaliteiten van het Werelderfgoed Hollandse Waterlinies.

In de gebiedsanalyses is ook kort iets beschreven over die gebieden die niet vallen in het Werelderfgoed gebied (property), maar die van origine wel onderdeel uitmaakten van het gehele militaire systeem (hoofdstuk 4.5). Dit zijn de gebieden die vallen binnen het Utrechtse Provinciale beleid van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS), thema Militair erfgoed. Voor deze gebieden geldt een ander beleid dan voor het Werelderfgoed gebied. De uitgangspunten en ruimtelijke principes van hoofdstuk 5 gelden uitsluitend voor de gebieden die gelegen zijn binnen het Werelderfgoed gebied.

### Leeswijzer

De gebiedsanalyse 'Vechtstreek' komt tot stand via de volgende stappen:

- Hoofdstuk 2 geeft een korte gebiedsbeschrijving: typeren van het huidig ruimtelijk karakter van het gebied;
- Hoofdstuk 3 geeft een beschrijving van hoe het systeem van de Hollandse Waterlinies werkte, en uit welke elementen het is opgebouwd;
- Hoofdstuk 4 gaat in op de werking van de Hollandse Waterlinies in dit deelgebied 'Vechtstreek. De kernkwaliteiten worden specifiek gemaakt voor dit deelgebied.
- Hoofdstuk 5 geeft uitgangspunten en ruimtelijke principes aan die helderheid geven hoe er bij ontwikkelingen voor gezorgd kan worden dat de kernkwaliteiten duurzaam in stand worden gehouden, niet worden aangetast en hoe deze kunnen worden ingezet ter versterking van de waarde en kwaliteit van het gebied. Deze uitgangspunten worden beschreven op verschillende schaalniveaus: de Nieuwe Hollandse Waterlinie als geheel, het specifieke deelgebied, de landschappelijke ensembles en aandachtsgebieden binnen het deelgebied, en tot slot voor de elementen van de waterlinie.

Als Bijlage I is een uitgebreide begrippenlijst van elementen van de Hollandse Waterlinies opgenomen. Op de kansenkaart (Bijlage II) staat een aantal mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen in dit deelgebied die de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies kunnen versterken. Dit is niet uitputtend. De kansen zijn uitsluitend geformuleerd vanuit de Waterlinies.

# HOOFDSTUK 2
# KARAKTER VAN HET GEBIED

## 2.1 Huidige situatie

De in deze gebiedsanalyse beschreven Vechtstreek ligt langs  de oostzijde van de Vecht, tussen het Tienhovensch Kanaal bij Breukelen aan de zuidzijde, en Hinderdam aan de noordzijde. Dit deel van de Hollandse Waterlinies ligt gedeeltelijk in de provincie Utrecht en grotendeels in de provincie Noord-Holland en betreft delen van de gemeenten Wijdemeren, Stichtse Vecht en Hilversum.
Het gebied is relatief open, groen en waterrijk. Het middengebied bestaat voor het grootste deel uit water in de vorm van de Loosdrechtse en Ankeveensche plassen. Het overgrote deel van het gebied heeft een natuurbestemming. Daarnaast worden delen agrarisch gebruikt als weideland. Het gebied langs de Vecht, maar zeker ook de veenplassen zelf hebben grote recreatieve waarde. Langs de Vecht is bebouwing gesitueerd, met op enkele plekken een bebouwingskern. In het gebied liggen op meerdere plekken (historische) bebouwingslinten. Tussen de veenplassen en door het veengebied, en ook in de Horstermeer. Het gebied wordt doorkruist door de provinciale wegen N403 en N201.

## 2.2 Landschappelijk karakter

Het landschap aan de oostzijde van de Vecht is een veengebied dat richting het oosten overgaat naar de zandgronden van de Utrechtse Heuvelrug. Deze overgang in de ondergrond is goed terug te zien; de hogere zandgronden zijn dichtbebouwd en bosrijk. Het veengebied is in loop van eeuwen grotendeels uitgeveend en is daarmee water geworden. Dit gebied is meer open en de bebouwing beperkt zich tot enkele linten en kleinere kernen. Temidden van de veenplassen ligt de ronde droogmakerij de Horstermeerpolder.

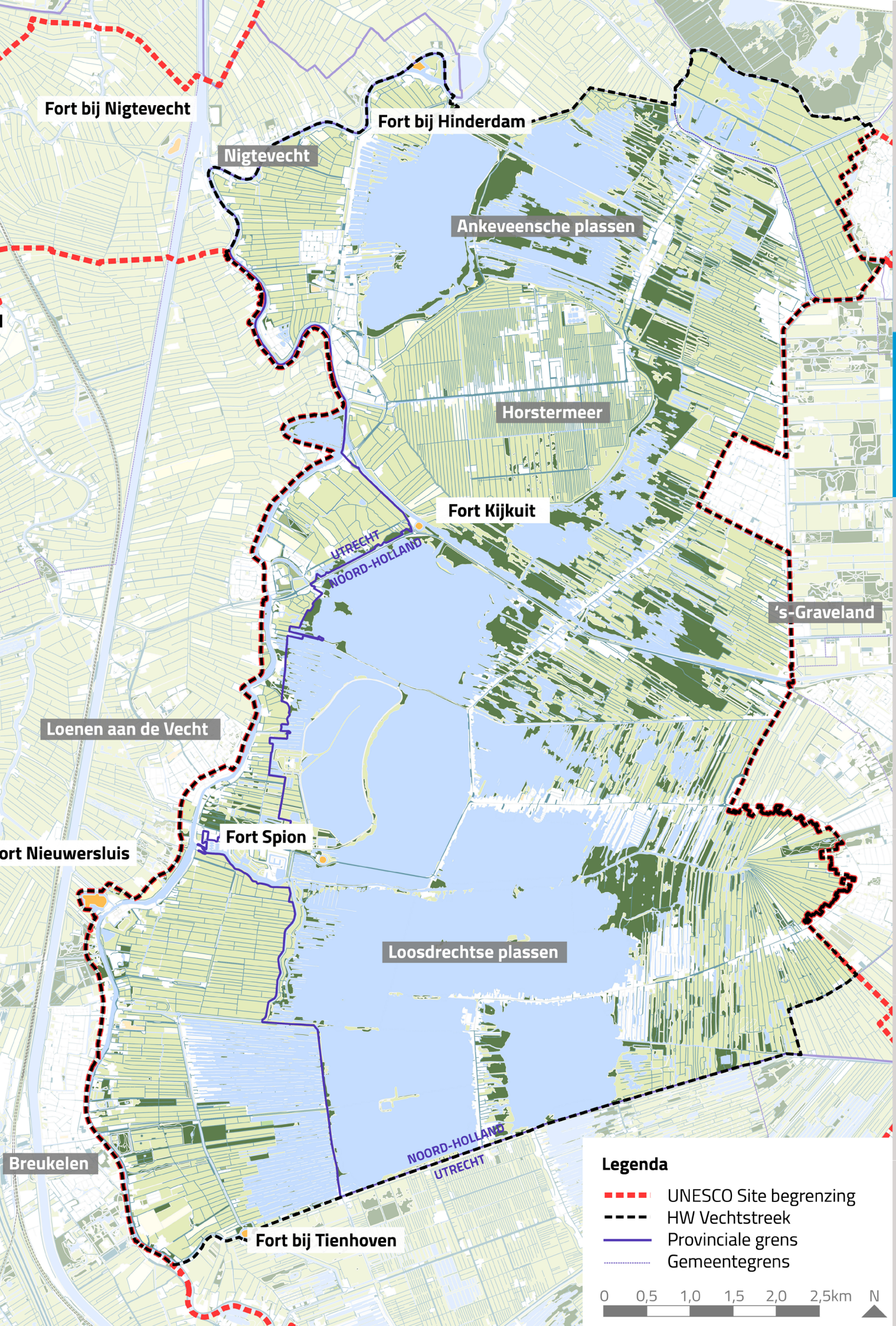
### Veenweidegebied

In de periode na de ijstijd ontwikkelden zich uitgestrekte veengebieden. Het veenkussen ten westen van de Utrechtse Heuvelrug waterde via veenrivieren, met de Vecht als hoofdtak, af richting het noorden. Vanaf de Middeleeuwen werden de veenmoerassen systematisch ontgonnen. De wat hoger gelegen oeverwal van de Vecht fungeerde daarbij als ontginningsbasis, waar men zich vestigde. Haaks daarop werden evenwijdige sloten gegraven om het veen te ontwateren en voor agrarisch gebruik geschikt te maken. Op de kop van de kavels, langs de Vechtoever, werden de boerderijen gebouwd, waardoor boerderijlinten ontstonden. Het agrarisch grondgebruik werd vrijwel uitsluitend grasland. Ook vond in het gebied vervening plaats ten behoeve van de turfwinning. Dit nam in de 18de eeuw grootschalige vormen aan, waarbij na de vervening plassen in het landschap achterbleven. Om de turf te kunnen afgraven werden rechte sloten gegraven ten behoeve van de ontwatering en werden paden aangelegd om de turf af te voeren. Het veen werd met baggerbeugels uit de petgaten geschept en vervolgens op legakkers (smalle stroken land die men tussen de gaten overliet) te drogen gelegd. De petgaten werden daarbij steeds groter en de legakkers steeds smaller. In een deel van het gebied is dit systeem van petgaten en legakkers nog zichtbaar. Als de wind echter vat kreeg op de petgaten konden de legakkers helemaal wegspoelen zodat steeds uitgebreidere veenplassen ontstonden, zoals zichtbaar bij de Loosdrechtse Plassen. Met name aan de oostzijde van de veenplassen is veel moerasbos ontstaan, met hoge natuurwaarden.

### Horstermeer

De Horstermeerpolder was oorspronkelijk een natuurlijk meer in het veenweidegebied, vergelijkbaar met het Naardermeer. Net als het Naardermeer werd het in de 17de eeuw bedijkt en drooggelegd middels windmolens. Het lukte echter niet om de polder droog te houden, en net als het Naardermeer werd het weer water. Uiteindelijke lukt het in 1882 toch om het meer droog te malen met behulp van stoommachines, en in te richten als landbouwpolder.

*topografische landkaart van de Vechtstreek*


Fort bij Nigtevecht
Fort bij Hinderdam
Nigtevecht
Ankeveensche plassen
Horstermeer
Fort Kijkuit
UTRECHT
NOORD-HOLLAND
's-Graveland
Loenen aan de Vecht
Fort Spion
ort Nieuwersluis
Loosdrechtse plassen
NOORD-HOLLAND
UTRECHT
Breukelen
Fort bij Tienhoven
Legenda
UNESCO Site begrenzing
HW Vechtstreek
Provinciale grens
Gemeentegrens
0 0,5 1,0 1,5 2,0 2,5km N

## Buitenplaatsen

Vanaf de 17de eeuw werden langs de Vecht buitenplaatsen gebouwd, zomerverblijven van rijke stedelingen (met name uit Amsterdam), met bijbehorende tuinen en soms ook parken. De huizen zijn deftige stadshuizen, vaak blokvormig met zadeldak, versiering is er wel met beeldhouwwerk en smeedijzeren hekken. Niet het huis maar de kunstig aangelegde tuinen met theekoepel en 'speeltuin' zijn landelijke elementen. De voorgevel lag meestal naar de Vecht, de belangrijke transportader, waar het naast transport bovendien draaide om 'zien en gezien te worden'. Aan de Vecht, tussen Maarssen en Loenen, ligt de grootste, bijna aaneengesloten gordel van buitenplaatsen.

## Kernen langs de Vecht

Langs de Vecht komen we in dit deelgebied van zuid naar noord de volgende kernen tegen: Breukelen, Loenen aan de Vecht, Vreeland, Nigtevecht. Deze kernen hebben een lange geschiedenis die sterk is vervlochten met de Vecht als gordel met buitenplaatsen, maar ook met de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

## Linten

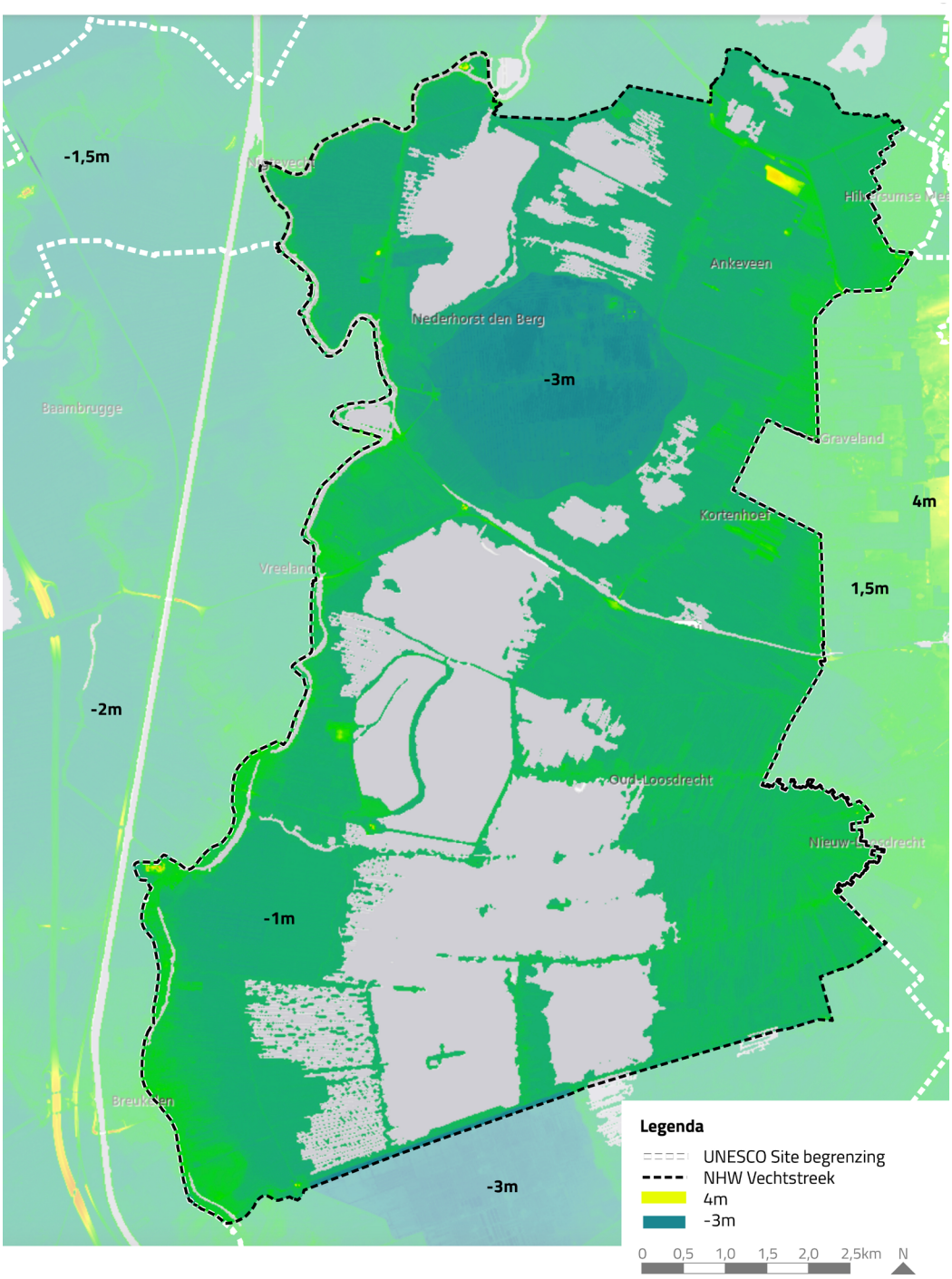
In het open gebied liggen enkele bebouwingslinten. De belangrijkste karakteristieken van de lintdorpen zijn de langgerekte opzet en de doorkijkjes naar het open landschap. Het lint zelf is een aaneenschakeling van kleinschalige dorpse woningen en boerderijen met royale tuinen. Achter het lint liggen vaak de grotere eenheden zoals schuren, kassen of kleinschalige woonbuurtjes.




*Foto van Buitenplaats Weeresteyn bij Nieuwersluis*

## Hollandse Waterlinies

De Nieuwe Hollandse Waterlinie voegt zich op een zeer natuurlijke manier in het landschap. De waterlinie maakt hier gebruik van de geografische omstandigheden van het landschap. Tussen de hoofdweerstandslijn langs de Vechtoever, en de hoger gelegen zandgronden van de Utrechtse Heuvelrug lag een weids en waterrijk landschap met relatief weinig bebouwing, wat goed te verdedigen was.



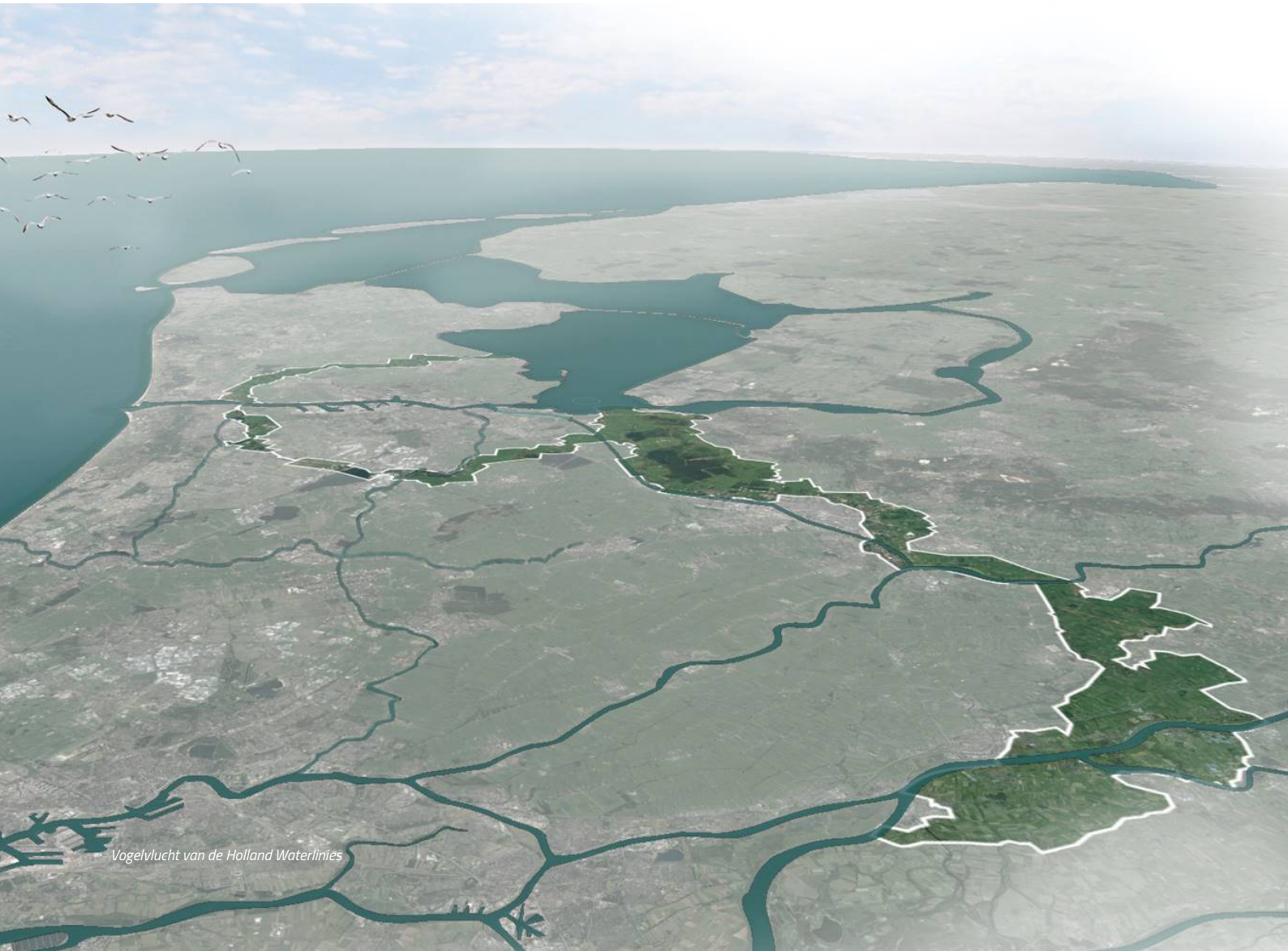

*Hoogtekaart van de Vechtstreek*

# HOOFDSTUK 3
# DE HOLLANDSE WATERLINIES

## 3.1 Werking van het systeem

Zowel de Nieuwe Hollandse Waterlinie als de Stelling van Amsterdam zijn waterlinies. Het belangrijkste principe daarvan is onderwaterzetting (inundatie) van land, zodat de vijand het te verdedigen gebied niet kan bereiken. Het water houdt de vijand letterlijk op afstand. Een waterlinie heeft een 'veilig' binnengebied en een 'onveilig' gebied daarbuiten. Het onveilige gebied kon grotendeels onder water worden gezet. Daartussen ligt een lijn (hoofdweerstandslijn of hoofdverdedigingslijn) die vaak samenvalt met de grens tussen het wel en niet onder water te zetten gebied (inundatiekering). Op kwetsbare plekken, zoals bij doorgaande (water-)wegen en spoorlijnen werden verdedigingswerken (fort, batterij e.d.) gebouwd om zo de potentiële toegang te beveiligen. Deze accessen waren vaak niet te inunderen.

Het inundatiewater werd via een stelsel van sluizen in rivieren en kanalen aangevoerd.
Over grote lengte zijn deze hoofdlijnen van de Hollandse Waterlinies in het Nederlandse landschap terug te vinden. Toch laten de linies zeker geen uniform beeld zien. Het systeem moest in de praktijk steeds worden aangepast en verfijnd, als gevolg van de terreinkenmerken van de verschillende landschapstypen en de aanwezigheid van steden en dorpen, maar ook als reactie op ontwikkelingen in militaire techniek.

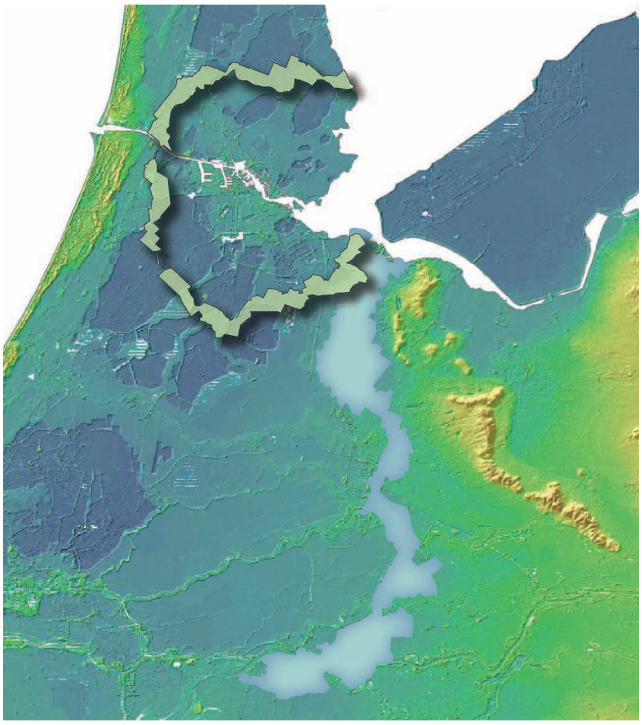


*Vogelvlucht van de Holland Waterlinies*

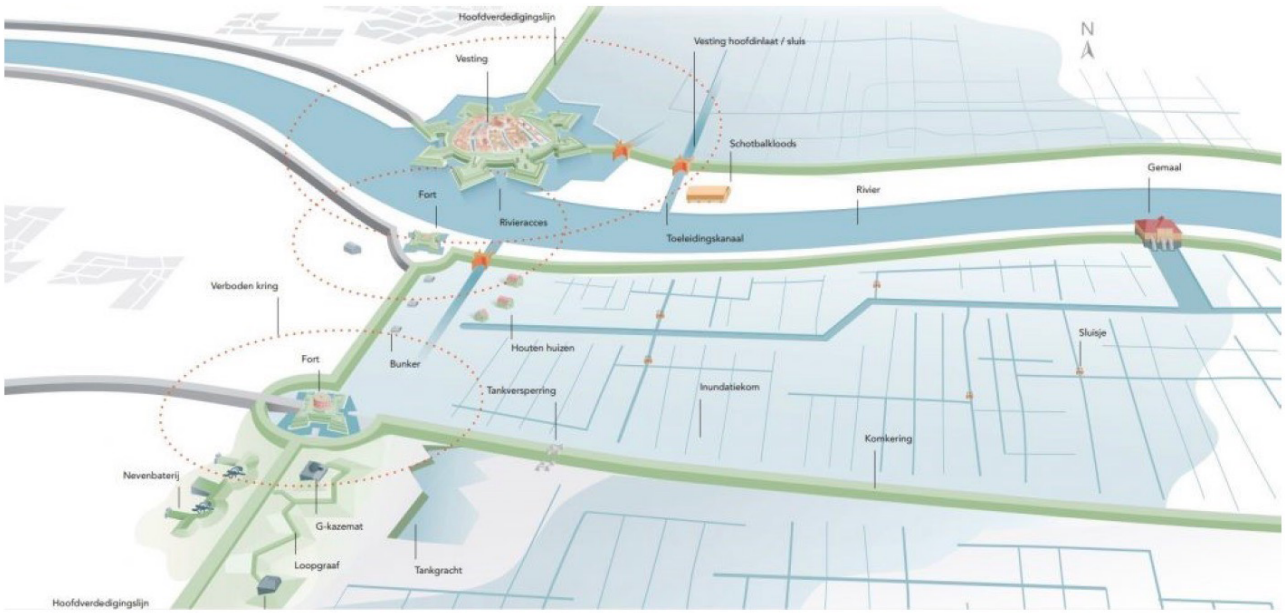
De beide waterlinies berusten op dezelfde verdedigingstechniek, maar kennen ook verschillen. Zo is de Nieuwe Hollandse Waterlinie, ontstaan uit de Oude Hollandse Waterlinie, gelegen op de overgang van de lage veengebieden naar de hogere zandgronden. De Stelling van Amsterdam is meer gesuperponeerd op het landschap als een ring op 15 tot 20 km afstand rond Amsterdam.



*Hoofdkenmerken van de Hollandse Waterlinies: een hoofdweerstandslijn die de grens tussen veilig en onveilig markeert, een gebied aan de buitenzijde van deze lijn dat geinundeerd kon worden, forten en andere verdedigingswerken op de zwakke plekken en accessen.*



*Nieuwe Hollandse Waterlinie op de overgang tussen lage veengebieden en hogere zandgronden, de Stelling van Amsterdam als gesuperponeerde ring rond Amsterdam*




*Illustratieve vogelvlucht waarop de hoofdlijnen van het defensief systeem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn weergegeven.*

## 3.2 Kernkwaliteiten op basis van de OUV

Om de status van werelderfgoed te krijgen, moet een erfgoedsite (cultuur, natuur of combinatie van beide) van Outstanding Universal Value (OUV) zijn, van uitzonderlijke universele waarde. Het erfgoed is dan uniek en onvervangbaar. De OUV wordt bepaald aan de hand van een set specifieke criteria. In het Nominatiedossier van de Hollandse Waterlinies (zie 1.1) is een Statement of Outstanding Universal Value (SOUV) opgenomen, een motivatie waarom de site werelderfgoed-waardig is. Deze SOUV sluit aan bij de eerder geformuleerde SOUV van de Stelling van Amsterdam, aangewezen als werelderfgoed in 1996, en geeft de toegevoegde waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie ten opzichte van de Stelling aan.

De SOUV noemt voor de Hollandse Waterlinies drie hoofdkenmerken die samen de OUV bepalen: het strategisch landschap, de waterstaatkundige werken en de militaire versterkingen. De hoofdkenmerken zijn vervolgens, met het oog op de doorwerking in Nederlandse ruimtelijke context, benoemd als drie kernkwaliteiten. Deze zijn opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en in de (interim) omgevingsverordening van de Provincie Utrecht en de omgevingsverordening NH2020.

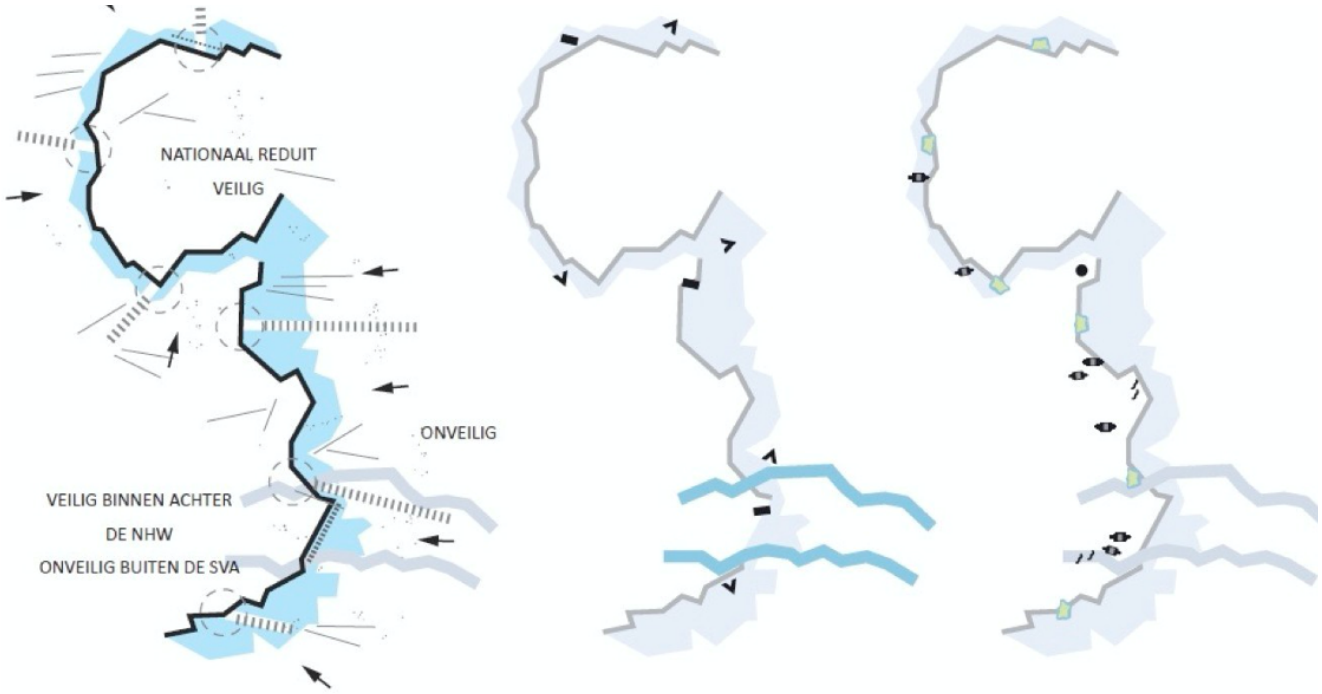
De drie kernkwaliteiten zijn als volgt uitgewerkt:

1. Strategisch landschap: Hoofdweerstandslijn (of hoofdverdedigingslijn), inundatiekommen en komkeringen, accessen, verboden kringen, houten huizen;
2. Watermanagementsysteem:
Waterwegen en inundatiekanalen (rivieren, inundatie- en toevoerkanalen), dijken en kaden (rivierdijken en polderkaden), inundatiesluizen (hoofdinlaat, sluizen en verspreidingsluizen), ondersteunende waterwerken (dammen, duikers, gemalen, uitlozingskommen, schotbalkenloodsen, plofsluizen /duikers);
3. Militaire werken: Vestingen, forten, werken, batterijen, stellingen, kazematten, groepsschuilplaatsen, andere militaire objecten (loopgraven, tankgrachten, versperringen, gedekte wegen).

In Bijlage I Begrippenlijst worden de verschillende elementen van de Hollandse Waterlinies verder toegelicht.

Alle landschappelijke en gebouwde elementen samen geven uitdrukking aan de de kernkwaliteiten en daarmee aan de OUV.




**Strategisch Landschap**

- Hoofdverdedigingslijn
- Komkeringen
- Inundatiekommen
- Accessen
- Verboden Kringen
- Houten huizen

**Watermanagementsysteem**

- Inundatiekaden
- Rivieren
- Inundatiekanalen
- Toevoerkanalen
- Uitlozings- en kwelkommen
- Hoofdinlaten
- Sluizen en dammen
- Schotbalkloodsen
- Gemalen

**Militaire Werken**

- Vestingen
- Forten, werken en batterijen
- Stellingen en verspreide werken
- Groepsschuilplaatsen
- Andere militaire objecten

*Visuele weergave van de drie kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies*

# HOOFDSTUK 4
# KERNKWALITEITEN VECHTSTREEK

We zoomen in dit hoofdstuk verder in op de Vechtstreek, die in zijn geheel deel uitmaakt van het Vechtplassengebied, zoals dat in het Nominatiedossier wordt onderscheiden (Hoofdst. 2.a, p. 84 e.v.). De resterende delen van het Vechtplassengebied buiten de Vechtstreek liggen in Utrecht-Noord en Vechtstreek Noord (zie Gebiedsanalyses NHW Utrecht-Noord en SvA Vechtstreek Noord).

## 4.1 De Vechtstreek en de Nieuwe Hollandse Waterlinie

### Het landschap voor de NHW

Toen de NHW vanaf begin 19de eeuw werd aangelegd, was het gebied aan de oostkant van de Vecht al eeuwenlang bewoond en in gebruik. In de Middeleeuwen waren de veenmoerassen systematisch ontgonnen. De wat hoger gelegen Vechtoever fungeerde daarbij als ontginningsbasis. Haaks daarop werden evenwijdige sloten gegraven om het veen te ontwateren en voor agrarisch gebruik geschikt te maken.
Op de kop van de kavels, langs de Vechtoever, werden de boerderijen gebouwd, waardoor boerderijlinten ontstonden. Als in het lint een kerk werd gebouwd, kon zich daar naderhand in meer of mindere mate een dorpscentrum vormen. Dorpen waarbij een duidelijk centrum is gevormd, zijn Breukelen, Loenen, Vreeland en Nederhorst den Berg.

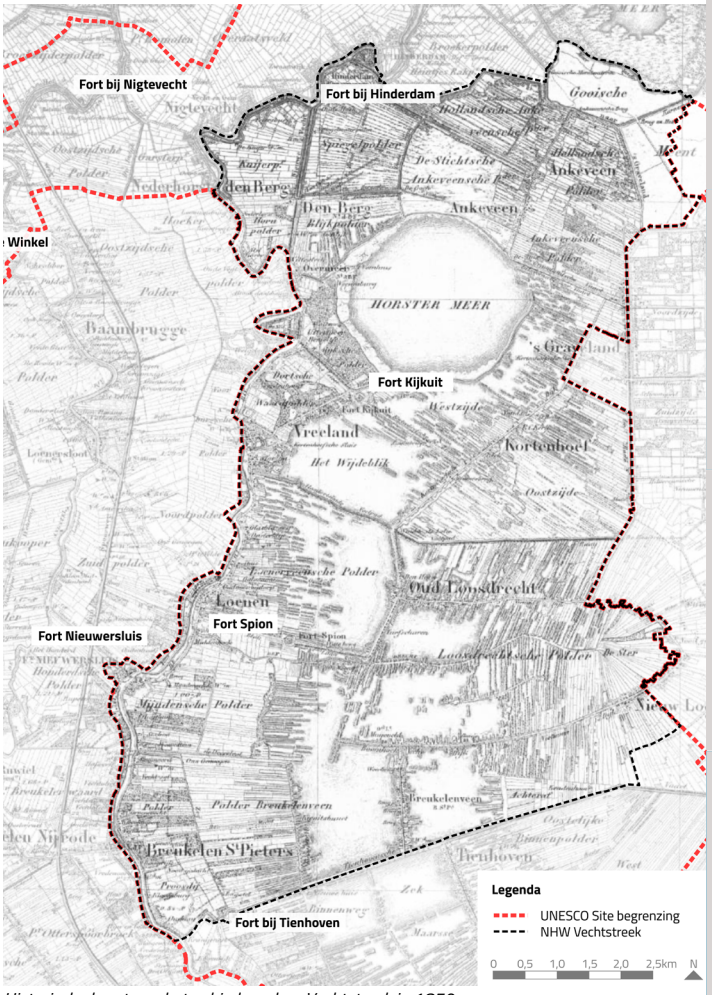
De ontginningen vormden wat later in de Middeleeuwen de basis voor de indeling in polders, waterstaatkundige eenheden vooral ten behoeve van de afwatering. Het agrarisch grondgebruik werd in later eeuwen vrijwel uitsluitend grasland. Vanaf de 17de eeuw werden langs de Vecht buitenplaatsen gebouwd, zomerverblijven van rijke stedelingen (m.n. uit Amsterdam), met bijbehorende tuinen en soms ook parken. De landhuizen op de buitenplaatsen werden aan de Vecht gesitueerd op de wat hogere oevergronden. De tuinen of parken konden zich uitstrekken tot in het achterliggende, lagere veengebied.
Ook vond in de Vechtstreek vervening plaats ten behoeve van de turfwinning. Dit nam in de 18de eeuw grootschalige vormen aan, waarbij na de vervening plassen in het landschap achterbleven. Een aantal daarvan werd naderhand weer drooggemalen en omgezet in agrarische grond. Andere plassen bleven in stand. Daarvan zijn de Loosdrechtsche Plassen verreweg de grootste.



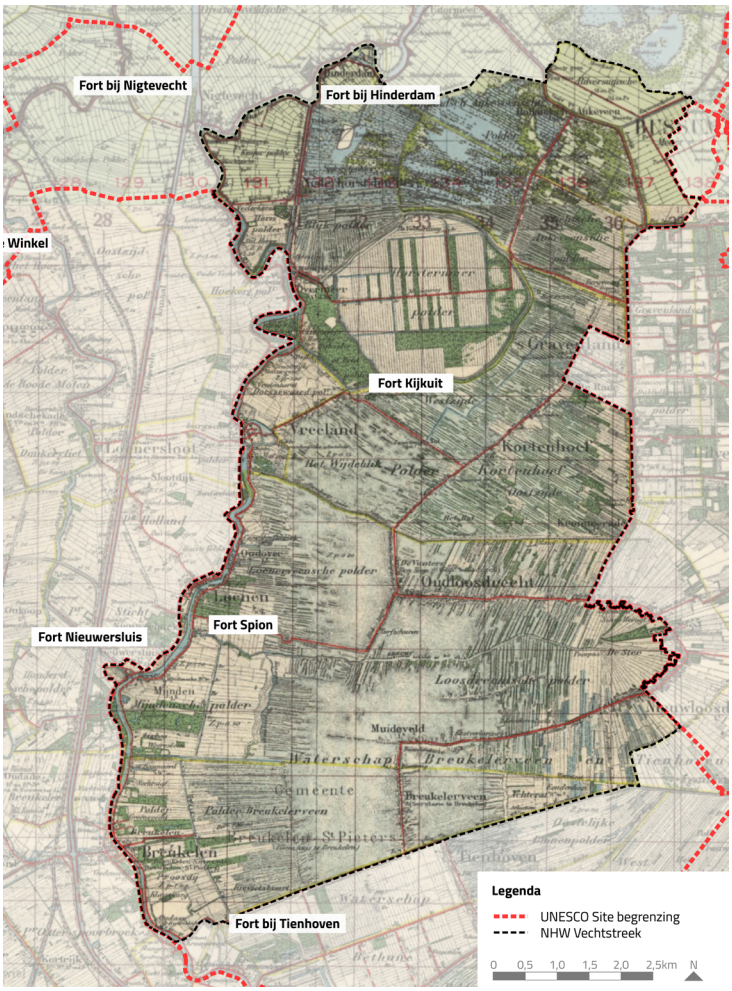
*Luchtfoto Fort Spion*



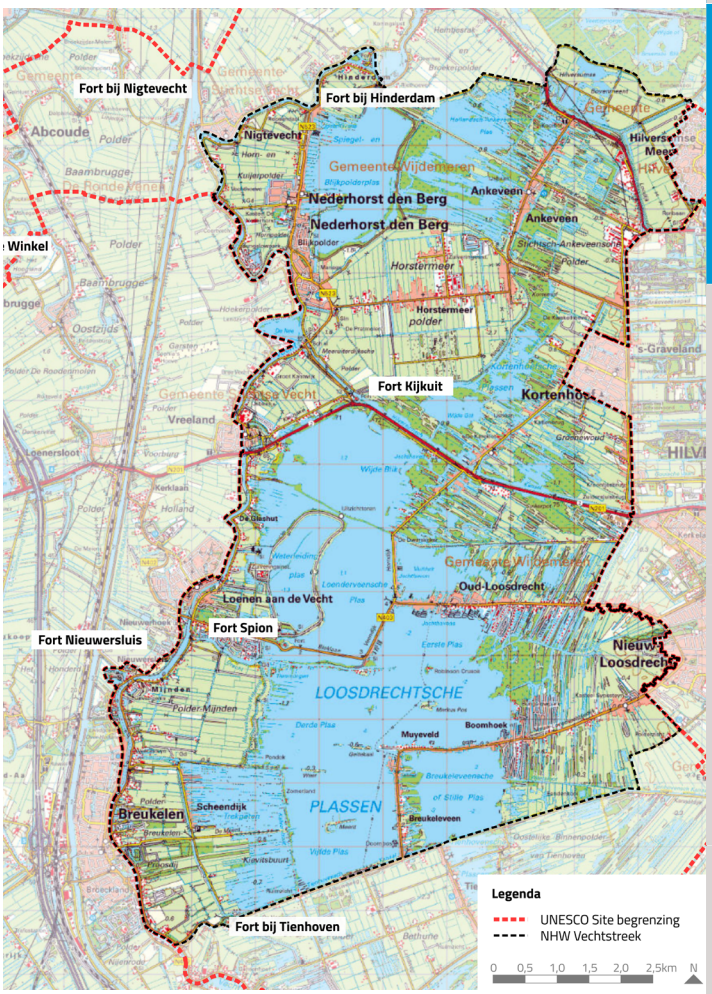

*Historische kaart van het gebied rondom Vechtstreek in 1810*




*Historische kaart van het gebied rondom Vechtstreek in 1850*




*Historische kaart van het gebied rondom Vechtstreek in 1940*




*Historische kaart van het gebied rondom Vechtstreek in 2021*

### Van Oude naar Nieuwe Hollandse Waterlinie

Na de Franse tijd (vanaf 1795) werd Nederland in 1813 een zelfstandig koninkrijk met een eigen landsverdediging. De 17de-eeuwse Oude Hollandse Waterlinie (OHW) voldeed echter niet meer om het centrale deel van het land te beschermen. De belangrijkste reden was dat de stad Utrecht, een belangrijk infrastructureel knooppunt, buiten de linie lag. Koning Willem I nam daarom in 1815 het besluit tot aanleg van een nieuwe linie, de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW), waarin Utrecht werd opgenomen. Deze linie kwam rond de stad dan ook oostelijker te liggen dan de oude en moest daar als geheel nieuw verdedigingswerk worden vormgegeven. Meer naar het zuiden konden delen van de OHW worden hergebruikt en gemoderniseerd voor de NHW. Ook naar het noorden, langs de Vecht, was dat het geval. De vesting Nieuwersluis, die even ten zuiden van Loenen de Vecht kon afsluiten, werd hergebruikt en gemoderniseerd. Verder stroomafwaarts werden fort Hinderdam, fort Uitermeer en de vesting Weesp gemoderniseerd (twee laatste, zie Gebiedsanalyse SvA Vechtstreek Noord). De nieuw gebouwde forten Kijkuit en Spion kwamen ter plaatse van eerder aangelegde batterijen. Het bestaande stelsel van inundatiekommen aan de oostkant van de rivier werd voor de NHW verder ingericht

### Traditionele waterlinie

Op hoofdlijnen bleef de NHW in het Vechtplassengebied een traditionele waterlinie met de hoofdweerstandslijn als duidelijke, lineaire scheiding tussen het veilige gebied ten westen van de rivier en het onveilige, te inunderen gebied aan de oostkant.

De reden dat de NHW in het gebied in essentie weinig verschilt van de OHW ligt in de landschappelijke context: een relatief hoog gelegen rivier van waaruit het aangrenzende, open, agrarische en dunbevolkte poldergebied onder water gezet kon worden. De linie kon worden vormgegeven vanuit de Vecht als centrale lijn. De hoofdverdedigingslijn/ Vechtdijk volgt de rivier in hoofdzaak aan de oostkant en fungeerde ook als inundatiekering. Aan de oostkant van de Vecht zijn ook de grote inundatievlakken gesitueerd.

Er waren weinig specifieke ingrepen nodig om omvangrijke inundaties te realiseren. Onzekere factoren, met name voldoende tijd, speelden in het Vechtplassengebied niet. Er was water genoeg, dat afdoende snel ingelaten kon worden. De watertoevoer voor de inundatie kon grotendeels via de Vecht verlopen. De meeste inlaatwerken werden dan ook gesitueerd tussen de rivier en een afwateringskanaal vanuit het veenweidegebied. Via het Merwedekanaal, later Amsterdam-Rijnkanaal, kon eveneens water worden ingelaten. Polderkades min of meer haaks op de Vecht konden worden ingezet als komkeringen (scheidingen tussen de inundatiekommen, zie hieronder).



*Foto van zicht over Loenderveense Plas vanaf de groepsschuilplaats naast Fort Spion.*



*Foto van zicht over acces van Fort bij Tienhoven.*

De verdedigingswerken zijn wisselend gesitueerd ten opzichte van de hoofdverdedigingslijn. De vesting Nieuwersluis ligt aan de Vecht, maar niet aan een (dwars)acces vanuit het oosten. De vesting is bedoeld ter verdediging van de Nieuwe Wetering, een vaarverbinding tussen de Angstel en Vecht, met (inlaat)sluizen aan laatstgenoemde rivier en een damsluis erin. De forten Spion en Kijkuit zijn niet gesitueerd aan de hoofdweerstandslijn, maar aan een acces en liggen al in het inundatiegebied (vergelijkbaar is Fort bij Tienhoven, zie Gebiedsanalyse Utrecht Noord). Dit is bewust gedaan vanwege de hogere oeverwal en de reeds bestaande buitenplaatsenzone daaraan. De forten werden gesitueerd achter (ten oosten van) de relatief dichtbebouwde oeverzone van dit deel van de Vecht met tal van buitenplaatsen met tuinen en parken, maar ook boerderijen en de dorpskernen van Breukelen en Loenen. Door deze situering konden de forten aan de frontzijde vrij schootsveld krijgen.

Aan de zuidkant gaat de traditionele linie via Utrecht Noord over naar het veel gecompliceerdere systeem rond Utrecht (zie Gebiedsanalyse Utrecht Noord). In het noorden vindt de overgang plaats naar de Vechtstreek Noord, waar de NHW samengaat met de SvA (zie Gebiedsanalyse SvA Vechtstreek Noord, Gebiedsanalyse SvA Amsterdam Zuid).

### De Vecht en de hoofdweerstandslijn

Voor de NHW was de Vecht een natuurlijke lijn om het 'veilige' binnengebied te begrenzen, waarbij de bestaande oostelijke en westelijke Vechtdijken konden dienen als hoofdweerstandslijn.
De lijn kreeg van noord naar zuid de volgende vorm (zie ook kaarten p. 26 en 28):

- de Lage Klompweg, overgaand in de Klompweg, op de westelijke Vechtdijk. De lijn gaat achterlangs Fort Hinderdam en het restant van het bijbehorende noordelijke lunet (zie hieronder) en steekt daar de Vecht over naar de oostelijke dijk en loopt vervolgens via de Reevaart, een afsnijding van een Vechtbocht uit 1629 (vaart gedempt tweede helft 20ste eeuw), nu Dammerweg - Reeweg;
- het tracé blijft aan de oostkant van de rivier en volgt achtereenvolgens de Reeweg - Slotlaan - Overmeerseweg - Vreelandseweg - Bergseweg - Lindengracht (Vreeland) - Boslaan - Oud Over - Mijndensedijk - Zandpad (Breukelen).

### Accessen

De accessen in het gebied vielen samen met de haaks op de Vecht en de Vechtdijk (hoofdweerstandslijn) lopende polderkades, van oudsher verbindingen met het oostelijk achterland. De accessen waren relatief beperkt in aantal en vormden voornamelijk regionale weg- en waterverbindingen. De afsluiting kon op vrij eenvoudige wijze met een fort georganiseerd worden. Aan de zuidkant van het gebied werd het Tienhovensch Kanaal met de kades erlangs afgesloten met het Fort bij Tienhoven (zie Gebiedsanalyse NHW Utrecht Noord). De Bloklaan die tussen de Loenerveensche en de Schinkeldijksche Polder (beide ten tijde van de aanleg van de NHW in vervening) liep, werd afgesloten met fort Spion. Het fort Kijkuit werd gebouwd ter verdediging van twee accessen: de Kleizuwe naar Vreeland en de Kortenhoefsche Zuwe. Daar kwam als 'nieuw' acces het Hilversumsch Kanaal bij, aangelegd tussen 1933 - 1937. Het kanaal was bedoeld als vaarverbinding tussen Hilversum en de Vecht. Tegelijk met het kanaal werd de provinciale weg Hilversum - Vreeland (nu N201) aangelegd, via de Kortenhoefsche Zuwe en aan de zuidkant van de Kleizuwe. Kanaal en weg betekenden dat de accesverdediging hier verbeterd moest worden. Daarom werd in 1934 - 1935 een dubbele betonnen kazemat bij het Fort Kijkuit gebouwd.
Grote nieuwe infrastructurele ontwikkelingen, zoals de spoorlijn Amsterdam - Utrecht (1843) en het Merwedekanaal (1884 - 1893), werden bewust in het veilige gebied aan de westkant van de Vecht aangelegd en betekenden dus geen nieuwe accessen voor het Vechtplassengebied. In het aangrenzende gebied van de Stelling van Amsterdam werd het Merwedekanaal (nu Amsterdam-Rijnkanaal) afgesloten met het Fort bij Nigtevecht (zie Gebiedsanalyse SvA

Amsterdam Zuid). In de Vechtstreek werd het kanaal even ten westen van de vesting Nieuwersluis gesitueerd, in het veilige gebied.
Het Fort bij Hinderdam tenslotte verdedigde meer noordelijk het acces gevormd door de rivier de Vecht (verdere beschrijving Hinderdam op p. 23).

### Inundatiesysteem, komkeringen

De meeste polders ten oosten van de rivier waren makkelijk onder water te zetten en gingen als inundatiekommen fungeren. Met elkaar vormden de kommen een uitgestrekt inundatiegebied, doorsneden door slechts weinig accessen. De onderwaterzetting werd bereikt door zowel de bemaling van de veenpolders stop te zetten, als door water vanuit de Vecht via sluizen in te laten. Van het inlaatsysteem zijn in de Vechtstreek veel objecten over (zie ook kaarten p. 26 en 28). De voornaamste zijn van zuid naar noord in de oostelijke Vechtdijk:

- Kraaienestersluis in het Tienhovensch Kanaal bij de Vecht en damsluis bij het fort (zie ook Gebiedsanalyse NHW Utrecht Noord);
- de schutsluis in de Weersloot, ten noorden van Breukelen. Deze kon ook als inlaatsluis dienen;
- een inundatiesluis (aanwezig, duikersluis) uit 1885, bij de Mijndense schutsluis, waar de Drecht aansluit op de Vecht. De duikersluis is met een toevoerkanaaltje verbonden met de Drecht;
- ten noorden van Loenen in Oud-Over, een schutsluis (niet meer aanwezig) met een kort toevoerkanaal naar de Loosdrechtse Plassen (aanwezig, ter hoogte zuiveringsinstallatie);
- iets ten noorden daarvan, een duikersluis (aanwezig) met wat langer toevoerkanaal naar de Plassen. De doorvoer verliep via de Loenerveensche molen (aanwezig);
- ter hoogte van Oud Over 166 een duikersluis 1925 (aanwezig);
- de sluis aan de noordkant van het Hilversumsch Kanaal, tussen kanaal en Vecht diende ook als inundatiesluis.

Uit het Merwedekanaal (nu het Amsterdam-Rijnkanaal) kon water ingelaten worden om de capaciteit van de Vecht te vergroten. De inlaat gebeurde via een schut-, annex inundatiesluis bij Nigtevecht (zie Gebiedsanalyse SvA Amsterdam Zuid) en in Nieuwersluis.
In de westelijke Vechtdijk werd een inundatiesluis (aanwezig) aangelegd, tussen de rivier en de gracht van het Fort Nieuwersluis. De fortgracht stond via de Nieuwe Wetering in verbinding met het Merwedekanaal. In Nieuwersluis zijn ook de landhoofden van de damsluis (1875) in de Vecht, aan de noordoostkant van de vesting, bewaard gebleven. De damsluis was bedoeld om het Vechtwater op te kunnen stuwen voor inundaties zuidelijker langs de rivier.

Binnen de kommen lagen grote plassen, bestaand uit verveend gebied, zoals de Loosdrechtsche Plassen en een natuurlijk meer, het Horstermeer (droogmakerij sinds het droogmalen in 1882).
Een aantal min of meer oost - west lopende polderkades, samenvallend met accessen en aansluitend op de Vechtdijk, werden in het Vechtplassengebied ingezet als komkeringen. In de Vechtstreek ligt daarvan de meest zuidelijke, op de grens met deelgebied Utrecht Noord: de Tienhovensche Kade, de noordelijke kade langs het Tienhovensch Kanaal. Aan de noordkant daarvan ligt de grote kom (Kom 1) die doorloopt tot de dijken langs het IJmeer (voormalige Zuiderzee).

(compleet overzicht Waterelementen van de NHW, zie: https://utrecht.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=05306613174b461f80ac41940f8545d5)

### Forten, kleine werken

Het Vechtplassengebied had vanuit defensief oogpunt een zeer gunstige landschappelijke karakteristiek: laaggelegen, makkelijk te inunderen gebied afgewisseld met plassen, en met weinig accessen. Daardoor was het niet nodig veel forten te bouwen. Dit zien we in de Vechtstreek: er werden drie nieuwe forten gebouwd: Nieuwersluis op

de westoever van de Vecht, Spion en Kijkuit aan de oostkant van de rivier. De oude vesting Nieuwersluis werd hergebruikt, evenals Hinderdam. Spion en Kijkuit liggen aan accessen, maar vooruitgeschoven het inundatiegebied in. Deze situering is bij Spion en Kijkuit, net zoals bij het fort Tienhoven aan de zuidgrens van de Vechtstreek, op de overgang van de bewoonde oeverzone naar het lagere en legere, te inunderen veengebied of er al in. De forten liggen zo ook buiten de oeverzone met buitenplaatsen, dorpen en boerderijen.

Na 1860 werden veel forten in de NHW gemoderniseerd, om beter bestand te zijn tegen vijandelijk geschut. De invoering van de brisantgranaat in 1885 maakte deze bakstenen forten echter direct weer verouderd. Tegen de nieuwe granaat was het baksteen-metselwerk niet bestand. Daarom werden in de Stelling van Amsterdam, die inmiddels werd aangelegd, betonnen forten gebouwd.
In de periode van de Eerste Wereldoorlog, toen het geschut weer verder was verbeterd en de forten ook door hun vaste positie kwetsbaar werden, verschoof de nadruk van de verdedigingsstrategie naar meer flexibele artilleriesteunpunten met zwaar geschut en verspreide infanteriesteunpunten met groepsschuilplaatsen. Ook werden loopgraaflinies aangelegd. In de jaren na de Eerste Wereldoorlog werden in de NHW op strategische infrastructuur-knooppunten mitrailleur- en kanonkazematten gebouwd, bijvoorbeeld bij het Hilversums Kanaal en de provinciale weg N201.
Net voor het begin van de Tweede Wereldoorlog werd de NHW nog voorzien van een groot aantal betonnen verdedigingsweken (o.a. groepsschuilplaatsen en mitrailleurkazematten), zoals in de omgeving van Fort Hinderdam en Fort Kijkuit (zie hieronder).

**Nieuwersluis**
Het dorp Nieuwersluis is ontstaan bij de sluizen in de Nieuwe Wetering aan de Vecht. De Nieuwe Wetering, gegraven tussen de Angstel en de Vecht, was onderdeel van een belangrijke scheepvaartverbinding richting Amsterdam. Al in 1673 werden aan weerszijden van de Vecht verdedigingswerken aangelegd als onderdeel van de OHW. In 1745 werden deze werken verbeterd; in 1793 volgde uitbreiding met een arsenaal. Rond 1850 werd op de westoever een bomvrije geschutstoren gebouwd; de vesting zelf werd als verdedigingswerk opgeheven. In 1875 werd de damsluis in Vecht gebouwd (zie hierboven). Ook verrezen in deze tijd aan de oostkant van de rivier een kazerne en een 'Pupillenschool' ter opleiding van officieren. Het grootste deel van de 18de-eeuwse vesting aan deze zijde werd hierbij opgeruimd. Wel is de oorspronkelijke vestinggracht voor het grootste deel bewaard gebleven. Het fort aan de westzijde werd uitgebreid en gemoderniseerd om de damsluis, de Vechtdijken, de schutsluis in de Nieuwe Wetering en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht (1843) te beschermen. Daar kwam, vanaf 1892, het Merwedekanaal bij.
Als gevolg van al deze bouwactiviteiten kreeg het dorp Nieuwersluis een sterk militair karakter.

**Spion en Kijkuit**
De forten Spion, Kijkuit en het Fort bij Tienhoven in Utrecht noord (zie Gebiedsanalyse Utrecht-Noord) lijken sterk op elkaar. Ze horen alledrie bij de bouwfase in de NHW van na 1840. In de eerste fase, tussen 1816 - 1826 werd een (eerste) reeks forten ter verdediging van de stad Utrecht gebouwd, daarna kwamen andere delen van de NHW aan bod.
Spion werd gebouwd in 1844 - 1847 ter vervanging van een schans uit 1804 wat westelijker aan de Bloklaan. Het fort werd gemoderniseerd in 1879 - 1880. Vijf jaar later werd de accesverdediging verder aangepakt met de aanleg van een verschansing aan weerszijden van de Bloklaan. In de jaren dertig volgden een betonnen kanonkazemat (1933 - 1934) en vervolgens drie groepsschuilplaatsen en een koepelkazemat (1939-1940). Van de koepelkazemat is alleen het betonblok over.

Het fort Kijkuit, gebouwd in 1844 - 1847, verving een versterking uit 1803. De functie van het fort was verdediging van het acces gevormd door de de Kleizuwe richting Vreeland en de Kortenhoefse Zuwe richting (Oud-)Kortenhoef. Parallel aan de Kortenhoefsche Zuwe werd tussen 1933 en 1937 het Hilversumsch Kanaal gegraven. Met de gelijktijdige aanleg van de provinciale weg (nu N201), via de Kortenhoefsche Zuwe en aan de zuidkant van de Kleizuwe, werd een betere accesverdediging nodig. Daarom werd in 1934 - 1935 een dubbele betonnen kazemat aan de voorzijde, ook wel frontzijde van het fort gebouwd.

*boven: Foto van Fort Spion*

*onder: Foto van toevoerkanaal vanuit het Merwedekanaal*





**Hinderdam**
Fort bij Hinderdam, een omgrachte versterking op de grens van de provincies Noord-Holland en Utrecht, hoorde bij de OHW. In 1672 werd het bestaande verdedigingswerk uit 1629 verbeterd en in het volgende jaar vervangen door een gebastionneerd aarden fort ter verdediging van de sluizen in Vecht. Deze waren gesitueerd in een dam, de Hinderdam, die in 1437 was aangelegd om overstromingen vanuit de Zuiderzee tegen te gaan. Omdat via de sluizen ook geïnundeerd kon worden was Hinderdam al in de 17de eeuw een strategische en dus te verdedigen locatie. In 1674 werden de sluizen echter overbodig geacht, toen binnen de Vesting Muiden een nieuwe zeesluis was aangelegd, en daarom afgebroken. Het fort verdedigde daarna alleen nog het acces van de Vecht met de dijken erlangs. Toch werd het fort begin 19de eeuw, in de NHW-periode, nog uitgebreid met aarden verdedigingswerken. In 1848 werd een wachthuis gebouwd, in 1880 een remise (opslagplaats voor geschut). Op het forteiland werd in 1934 een kanonkazemat geplaatst ter verdediging van de provinciale weg Hilversum-Weesp (Gooilandseweg). In 1939-1940 werden tenslotte drie groepsschuilplaatsen gebouwd.
Ten noorden van het forteiland ligt een kleiner eilandje: een van de twee 17de-eeuwse lunetten, die als extra versterking aan weerszijden van de Vecht waren aangelegd. De zuidelijke lunet is alleen nog te herkennen aan de knik in de Hinderdamweg. Een lunet is een klein maanvormig vestingwerk met een versterkte frontkant en een open keelzijde.
Fort bij Hinderdam is het enige fort in de Vechtstreek dat ook deel heeft uitgemaakt van de Stelling van Amsterdam. In 1913 werd het fort bij de Stelling gevoegd. In 1922 ging het gebied van de Stelling tussen Muiden en Nigtevecht en dat van de NHW tussen Nigtevecht en Gorinchem op in het Oostfront van de Vesting Holland. Ook Hinderdam ging daar dus deel van uitmaken.

Een aantal betonnen werken is hierboven al genoemd, gerelateerd aan forten en de accesverdediging in de nabijheid daarvan. Een vrij groot aantal werken vormde met elkaar het complex Betonnen Werken tussen Fort bij Hinderdam en Fort Kijkuit dat in hoofdzaak in de jaren 1934-1935 en 1939-1940 is gebouwd. Daarvan is een aantal groepsschuilplaatsen in lineair verband bij de voormalige Reevaart bewaard gebleven en een aantal werken, eveneens in lineair verband, langs de oostelijke Vechtdijk tussen Overmeer en Vreeland. Deze werken dienden ter verdediging van de provinciale weg (N201, zie hierboven), van het acces gevormd door de Middenweg in de droogmakerij Horstermeerpolder en de rond 1935 gebouwde schut-, annex inlaatsluis aan de invaart van het Hilversums Kanaal bij de Vecht.

Op verscheidene plaatsen in de Vechtstreek werden in de omgeving van de forten en de vesting Nieuwersluis houten huizen gebouwd, zogenaamde Kringenwetwoningen, o.a. in de omgeving van Nieuwersluis en aan de Mijndensedijk.

*boven: Foto van Fort Kijkuit*
*onder: Foto van Fort Nieuwersluis*

## 4.2 Ruimtelijke dynamiek na de Tweede Wereldoorlog

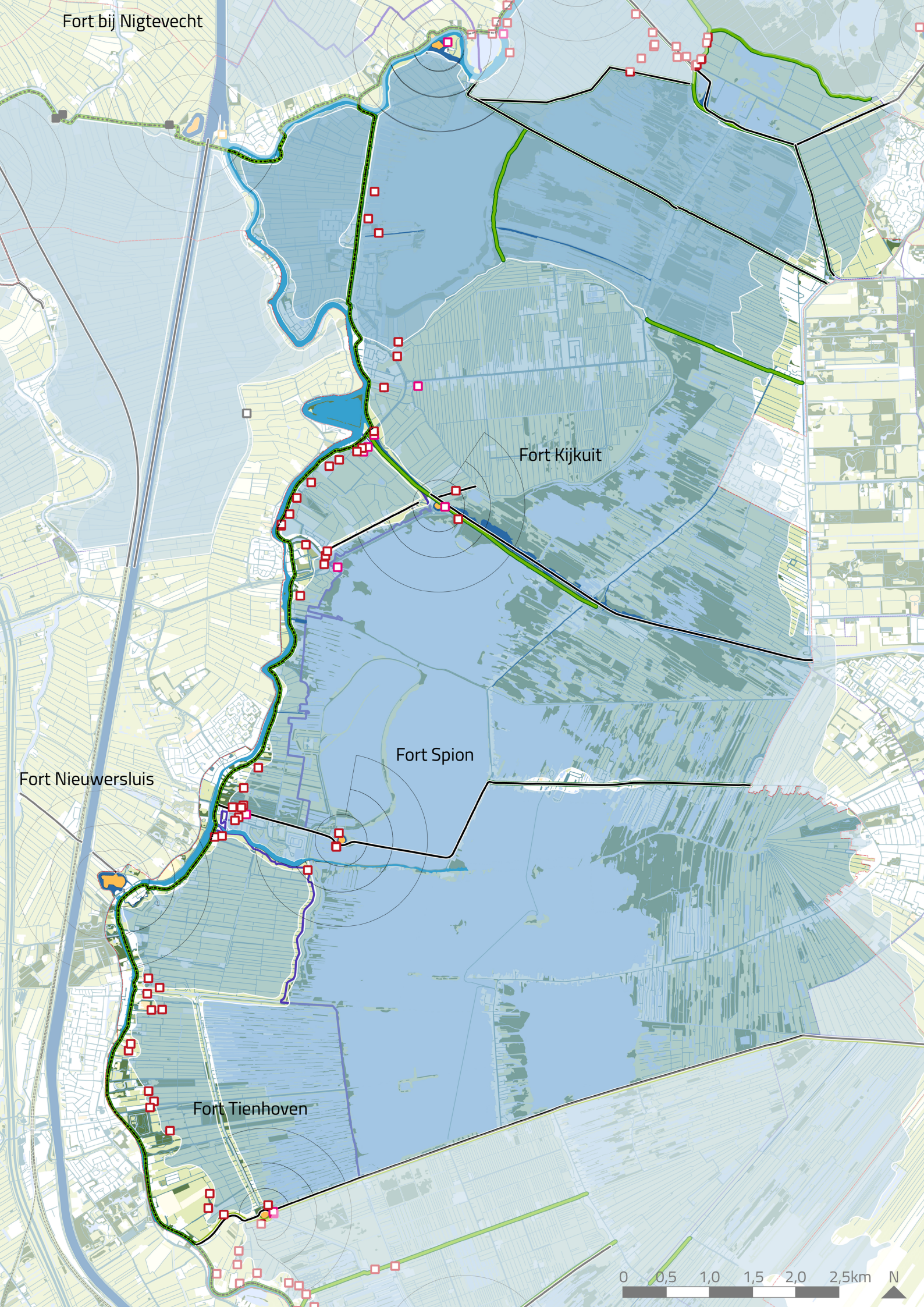
In de periode na de Tweede Wereldoorlog werd de NHW als verouderd verdedigingswerk gezien en daarom buiten werking gesteld, al gold dat voor de Kringenwet pas in 1963. De ruimtelijke beperkingen van de wet waren daarna niet langer van kracht. In de Vechtstreek maakte dit relatief weinig verschil. De forten Spion, Kijkuit en Hinderdam lagen op enige afstand van de bebouwde kom en de ruimtelijk druk was aanvankelijk laag.
In de latere jaren na 1960 voltrokken de uitbreidingen van Breukelen en Loenen zich voornamelijk aan de westkant van de Vecht. De inundatiegebieden en de omgeving van de forten bleef grotendeels vrij van bebouwing. In Nederhorst den Berg werd wel gebouwd aan de oostkant van de hoofdweerstandslijn, waardoor de oorspronkelijke linie-context vervaagde.
Het waterrijke, open en groene karakter van het landschap aan de oostzijde van de Vecht bleef grotendeels in stand. Het is nog altijd een gaaf liniegebied waarin het watermanagement- en defensiesysteem van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in onderlinge samenhang goed herkenbaar en beleefbaar zijn.
De recreatieve functie is inmiddels een belangrijke economische drager van het landschap.

## 4.3 Hoofdlijn liniekenmerken Vechtstreek

In de Vechtstreek zien we het 'basistype' van de Hollandse Waterlinies:

- een duidelijk herkenbare hoofdweerstandslijn op de wat hogere gronden langs de Vecht vormt met de rivier de ruggengraat van de linie;
- het gebied wordt gekenmerkt door plassen, sloten en dijken en kades in oost - westrichting, waar de linie gebruik van maakt ten behoeve van de inundatie;
- een breed en gedeeltelijk nat inundatiegebied (plassen) en forten die op de overgang van hogere grond naar lagere, uitgeveende gronden liggen, met een duidelijk vizier op de accessen door het waterrijke gebied. Groepen kazematten en groepsschuilplaatsen markeren de accessen en de forten en daarmee de Waterlinie nog extra.

*boven: Luchtfoto van Fort bij Hinderdam (Bron: stellingvanamsterdam.nl)*
*onder: Foto van links een groepschuilplaats en rechts het grondlichaam van kazemat Vreeland.*


Fort bij Nigtevecht
Fort Kijkuit
Fort Spion
Fort Nieuwersluis
Fort Tienhoven
0
0,5
1,0
1,5
2,0
2,5km
N

## 4.4 Kernkwaliteiten Vechtstreek

In het Nominatiedossier worden de kernkwaliteiten per deelgebied opgesomd. De Vechtstreek valt, zoals vermeld in het Vechtplassengebied. De kernkwaliteiten daarvan zijn hieronder overgenomen. Alle kernkwaliteiten gelden onverkort voor de Vechtstreek.

In Deel II van de Bijlagen bij het Nominatiedossier zijn in Bijlage, 3 Landschappelijke analyse en karakteristieken, de kernkwaliteiten benoemd (Vechtplassengebied, p. 101) en hieronder verder uitgewerkt voor de Vechtstreek.

### Strategisch Landschap:

- Hoofdverdedigingslijn is continu, duidelijk herkenbaar en volgt de oostkant van de Vecht van Breukelen tot Nederhorst Den Berg, vervolgens de voormalige Reevaart, nu Reeweg, dan weer de oostelijke Vechtoever en steekt bij Hinderdam over naar de westelijke oever.
- Verschil tussen veilige en onveilige zijde op veel plekken herkenbaar door relatie met natte, groene buitenzijde. Deze bestaat uit veenweidepolders en plassen (uitgeveende polders)
- Vrijwel geen verstedelijking aan de buitenzijde van de linie (alleen bij Nederhorst Den Berg), waardoor het inundatiegebied duidelijk herkenbaar is
- Duidelijke relatie tussen verdedigingswerken en accessen, kades en andere verbindingen in het veen- en plassengebied (Bloklaan - Fort Spion, N201, Hilversumsch Kanaal - Kijkuit)
- Verboden kringen open bij de forten Kijkuit, Spion, en Hinderdam, grotendeels open bij het Fort Nieuwersluis

### Watermanagement:

- Herkenbaar inundatiesysteem met aantal sluizen in de Vechtdijk, sommige met kort toevoerkanaal, voor de inundatie van het gebied ten oosten van de rivier. Restant damsluis in de Vecht in Nieuwersluis
- Ook karakteristiek voor het inundatiesysteem vanuit de Vecht zijn de kanalen verder het inundatiegebied in: Tienhovensch kanaal, de Drecht en het Hilversums kanaal
- Additionele toevoer van water uit het Merwedekanaal / Amsterdam - Rijnkanaal via de Nieuwe Wetering naar de Vecht, sluizen bij Fort Nieuwersluis.
- Relatief groot aantal inundatiewerken is bewaard gebleven.

### Militaire werken:

- Fort Nieuwersluis en Fort Hinderdam hebben een duidelijke positie aan de hoofdverdedigingslijn. Spion en Kijkuit zijn meer het inundatiegebied ingeschoven
- De onderlinge (zicht)relatie tussen de forten is weinig herkenbaar
- Veelheid aan militaire objecten als kazematten en groepsschuilplaatsen markeren de hoofdverdedigingslijn op strategische punten / accessen (bv. sluis Hilversumsch Kanaal) en/of de omgeving van forten (Spion, Kijkuit, Hinderdam). Veel ook onzichtbaar door begroeiing of ligging in het (wei)land, vrij ver van de weg.
- Bijzondere elementen: het ruïneuze Fort Hinderdam, de vesting Nieuwersluis, houten huizen o.a. in de omgeving van Nieuwersluis

**Legenda**

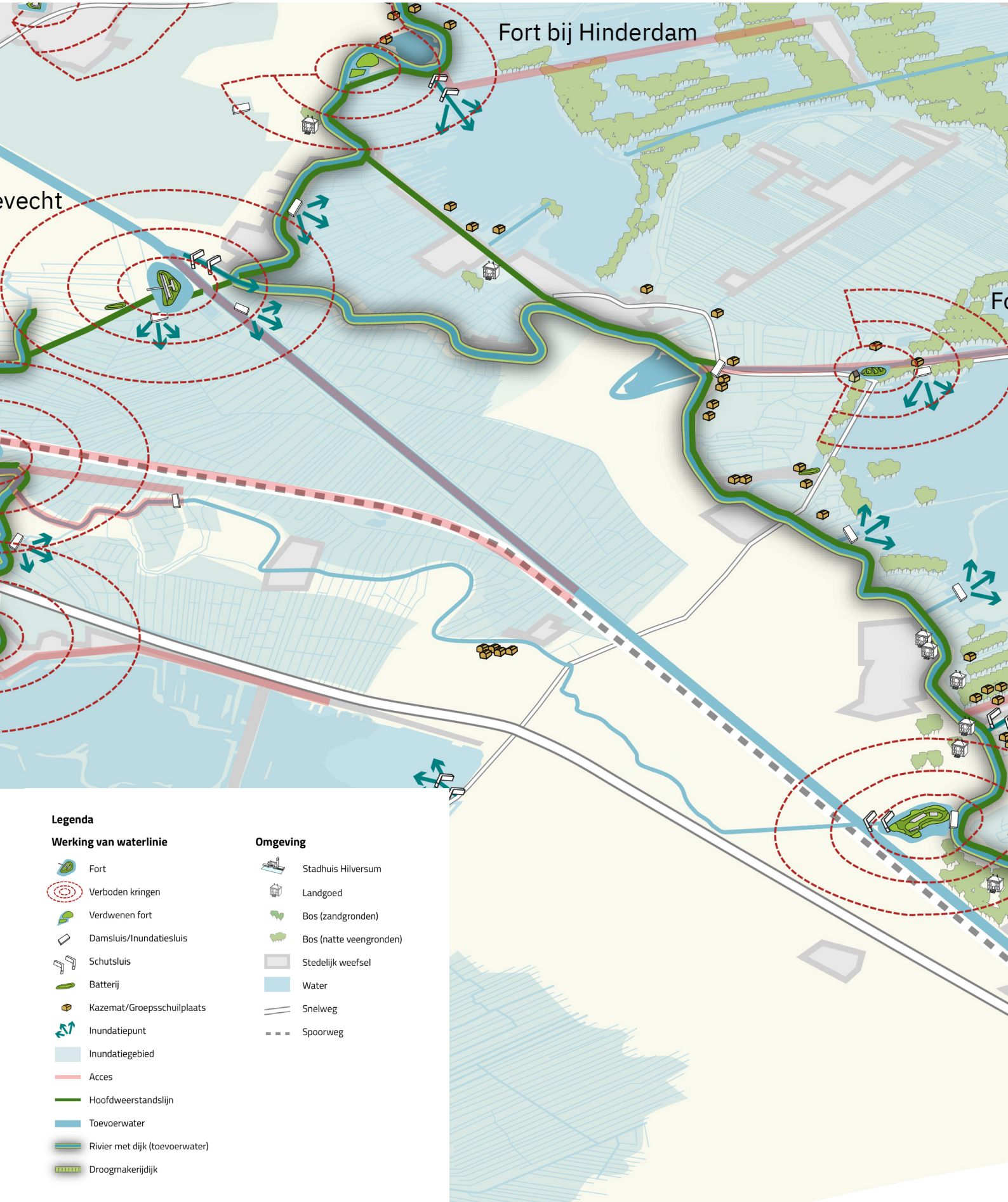
BEGRENZING
- UNESCO Site begrenzing
- Provinciale grens
- Gemeentegrens

STRATEGISCH LANDSCHAP
- Hoofdverdedigingslijn
- Inundatiekom
- Acces
- Verboden kringen
- Houten woning
- Inundatieveld

WATERMANAGEMENT
- Inundatiekade
- Keerkade
- Kanaal
- Gracht
- Rivier
- Hoofdinlaatsysteem
- Schutsluis

MILITAIRE WERKEN
- Fort
- Lunet
- Loopgraafstelling
- (Groeps)schuilplaat
- Kazemat
- Batterij

*Vogelvlucht van de NHW Vechtstreek. Op de kaart zijn de hoofdweerstandslijn, forten met schootskringen, acccessen, inundatievelden, sluizen en andere bestaande kernelementen van de NHW Vechtstreek nadrukkelijk weergegeven. Op de vogelvlucht is ook te zien hoe de SvA en de NHW samenkomen bij Fort Nigtevecht en bij Fort Hinderdam.*




ort Kijkuit
Fort Spion
Fort Nieuwersluis
Fort bij Tienhoven
N

## 4.5 Gebied buiten de property, gelegen in CHS-Militair erfgoed

Een aantal elementen van de NHW in de Vechtstreek is buiten de begrenzing van het werelderfgoed gelaten. Reden daarvoor is dat er in die gevallen door ontwikkelingen in de tijd te weinig elementen over zijn gebleven en er te weinig onderlinge samenhang is. Wel zijn er restanten van de NHW aanwezig en de omgeving daarvan grenst aan het werelderfgoed. Daarom zijn deze gebieden opgenomen in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS), onder het provinciaal thema Militair erfgoed. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de waarden van de Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS). Ook mogen deze ontwikkelingen de kernkwaliteiten van het nabijgelegen werelderfgoed niet aantasten.

In de Vechtstreek gaat het om het volgende gebied:

- Nieuwersluis, het deel van de Verboden Kringen, in totaal 1000 meter rond het fort Nieuwersluis, dat niet binnen de site-begrenzing is opgenomen. Dit is ongeveer tweederde van de oppervlakte van de Verboden Kringen, liggend aan de westzijde van het fort en de Rijksstraatweg.




*Kaart van omgeving Fort Nieuwersluis, met aangegeven de property van de Hollandse Waterlinies van UNESCO en het buiten deze property gelegen CHS-militair erfgoed (oranje).*

# HOOFDSTUK 5
# UITGANGSPUNTEN VOOR ONTWIKKELINGEN

De gebiedsanalyses geven inzicht in hoe de uitzonderlijke universele waarde van het Werelderfgoedgebied, (die is vertaald naar de kernkwaliteiten), zich manifesteert in het specifieke gebied. Tevens geven ze inzicht in hoe hiermee om te gaan om te voorkomen dat er bij ontwikkelingen sprake zal zijn van aantasting. Daartoe zijn uitgangspunten en ontwikkelingsrichtingen aangegeven in dit hoofdstuk. Deze gelden alleen voor het Werelderfgoedgebied (property), en niet voor andere erfgoedwaarden. De uitgangspunten zijn in dit hoofdstuk onderverdeeld per schaalniveau. Deze uitgangspunten zijn leidend en bindend bij eventuele ontwikkelingen. Naast deze uitgangspunten per schaalniveau, zijn op het schaalniveau van de ensembles ook ambities en kansen geformuleerd. Deze dienen voornamelijk als bron van inspiratie voor eventuele ontwikkelingen.

## 5.1 Algemeen

De Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam hebben een samengestelde structuur van militaire en landschappelijke objecten, die zijn unieke waarde dankt aan de manier waarop het militaire systeem op de topografie van het landschap is geprojecteerd. De vernuftige manier waarop controle werd uitgeoefend op het watersysteem, om dit tot bondgenoot te maken in de strijd tegen de vijand, is typerend voor de Hollandse omgang met het cultuurlandschap. De planmatige aanpak van dit 19e- en 20ste-eeuwse ‘grand project’ dwingt nog steeds bewondering af. Het behouden van de waterlinies moet verder gaan dan alleen het bewaren van militaire objecten: het gaat om het verdedigingssysteem als geheel in samenhang met het cultuurlandschap waarin de linies zijn ingebed.
Omdat de waterlinies hun militaire functie hebben verloren moet er bovendien een stap verder worden gegaan dan alleen beschermen wat er nu is. Het relatief open gebied met militaire en waterstaatkundige objecten vervult een recreatieve functie voor bewoners en bezoekers en zorgt voor ‘lucht’ tussen de steeds toenemende bebouwing. Daarbij is publiek draagvlak een voorwaarde voor duurzaam behoud.

In het gebied Vechtstreek liggen in beperkte mate opgaven op het gebied van woningbouw en uitbreiding van bedrijvigheid. Op hoofdlijnen bevat de gebiedsanalyse, naast de uitwerking van de in de Hollandse Waterlinies aanwezige kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed, inzicht in de uitgangspunten en ontwikkelingsruimte bij planvorming.

### Uitgangspunten voor ontwikkeling

Op basis van de OUV/kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies zoals beschreven in het nominatiedossier, zijn twee uitgangspunten geformuleerd voor ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies:

1. De kernkwaliteiten mogen niet worden aangetast. Dit geldt niet alleen in fysieke zin maar ook voor de visuele integriteit.

Aantasting houdt in dat er sprake is van gehele of gedeeltelijke afbraak van gebouwde objecten, doorsnijding, bebouwing, begroeiing of afgraving van landschappelijke Hollandse Waterlinies-elementen.
Verlies van visuele integriteit betekent dat het Werelderfgoed visueel wordt aangetast door nieuwe ontwikkelingen, of die nu binnen of buiten de begrenzing van het Werelderfgoed gesitueerd zijn. Instandhouding van de visuele integriteit

bestaat uit het bewaren van de zichtbaarheid van de samenhang in het systeem en van de zichtrelaties tussen de elementen. Bij ontwikkelingen is het ook van belang dat de schaal aansluit op die van de linie-elementen. De principes voor visuele integriteit zijn uitgewerkt in: Visuele Integriteit Waterlinies. Advies Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2018.

2. Eventuele ontwikkelingen versterken de kernkwaliteiten. Bij ontwikkelingen worden de kernkwaliteiten als uitgangspunt meegenomen en zo mogelijk verzilverd.

Het tweede uitgangspunt betreft de potentie om middels ontwikkelingen de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies te versterken. Dit gaat over het inspelen op aanwezige kernkwaliteiten, zodat een ontwikkeling kwaliteit toevoegt aan het gebied en de beleefbaarheid daarvan. Plannen maken bijvoorbeeld niet alleen gebruik van het groene en open karakter van een groot deel van het gebied, maar versterken de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies.

### Betekenis van de Nieuwe Hollandse Waterlinie op vier schaalniveaus

Maar hoe voorkom je aantasting van de kernkwaliteiten, en hoe zorg je ervoor dat de beschreven kernkwaliteiten worden versterkt bij ontwikkelingen in het gebied? Om daar concrete handvatten voor te kunnen bieden benoemen we ruimtelijke principes voor de verschillende schaalniveaus waarop de Waterlinies ruimtelijke betekenis hebben:

- De schaal van de Hollandse Waterlinies als totaalsysteem (zie achtergrond H3);
- De regionale schaal; Vechtstreek (zie achtergrond H4)
- Het schaalniveau van het ensemble en aandachtsgebieden;
- De schaal van de individuele elementen van de Waterlinie: de forten, de inundatiewerken, de accessen, en de hoofdverdedigingslijn.

Deze vier schaalniveaus komen ook aan de orde in eerdere hoofdstukken van deze gebiedsanalyse, en zijn afgeleid uit bestaande beleidsstukken zoals 'Verkenning Linieperspectief 2030' en expertsessies met betrekking tot aandachtsgebieden en ensembles voor de Vechtstreek (19 en 23 mei 2022). Spelregels uit dit perspectief, maar ook uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, de Omgevingsverordening NH2020 en de ontwikkelprincipes uit de Kwaliteitsgidsen voor de landschappen (Provincie Utrecht) zijn indien relevant voor deze gebiedsanalyse overgenomen en in de ontwikkelprincipes geïntegreerd. De ruimtelijke principes van de hoogste schaalniveaus worden steeds vertaald naar en concreter gemaakt in het onderliggende schaalniveau.

## 5.2 Schaalniveau 1: Hollandse Waterlinies als geheel

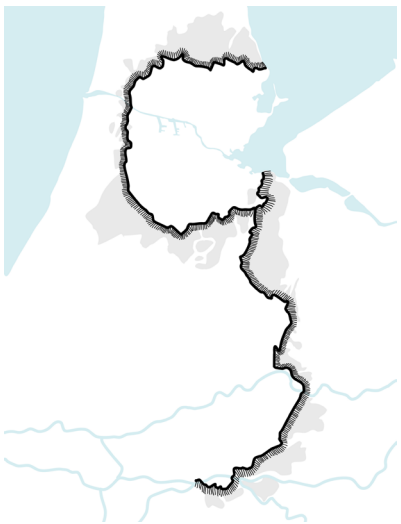
De Stelling van Amsterdam vormt een verdedigingssysteem dat over het landschap heen is gelegd in een ring rond de hoofdstad. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is ingebed in het lage, natte gebied van het IJmeer tot onder de Merwede. Op dit schaalniveau is het van belang om de waarde van de Waterlinies als continue landschappelijke zone herkenbaar te houden en waar mogelijk te versterken.

### Uitgangspunten voor ontwikkeling binnen het schaalniveau van de Waterlinies als geheel

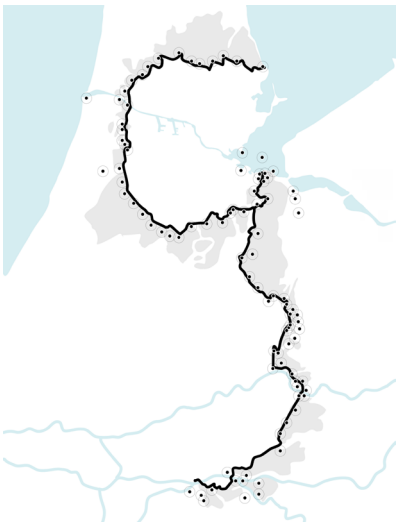
- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt bijzondere aandacht besteed aan het realiseren van kwaliteit in dit waardevolle gebied.
- Maak het samenhangende stelsel van strategisch landschap, watermanagement en de militaire werken beter zichtbaar en beleefbaar.
- De maat, schaal en vorm van nieuwe ontwikkelingen is passend in het landschap en wordt afgestemd op de elementen van de linie.
- Behoud en herstel de continuïteit van de hoofdweerstandslijn als lineaire hoger gelegen structuur in het landschap, als begrenzing van de inundatiekommen (onveilige zijde) en het te verdedigen gebied (veilige zijde).
- Behoud en versterk de herkenbaarheid van het aanwezige contrast tussen de veilige en onveilige zone.
- Behoud de openheid van de inundatiekommen waar deze nog aanwezig is.
- Behoud de openheid van de verboden kringen en schootsvelden waar deze nog aanwezig is.
- Behoud de zichtlijnen vanuit de militaire werken op het acces en, indien relevant, naar andere militaire werken.
- Behoud de accessen in samenhang met de bijbehorende militaire werken.
- Behoud de herkenbaarheid van het watermanagement.



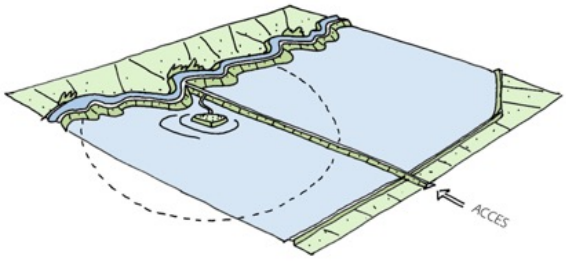
hoofdweerstandslijn als ruggengraat en doorgaande lijn



contrast tussen veilige en onveilige zone



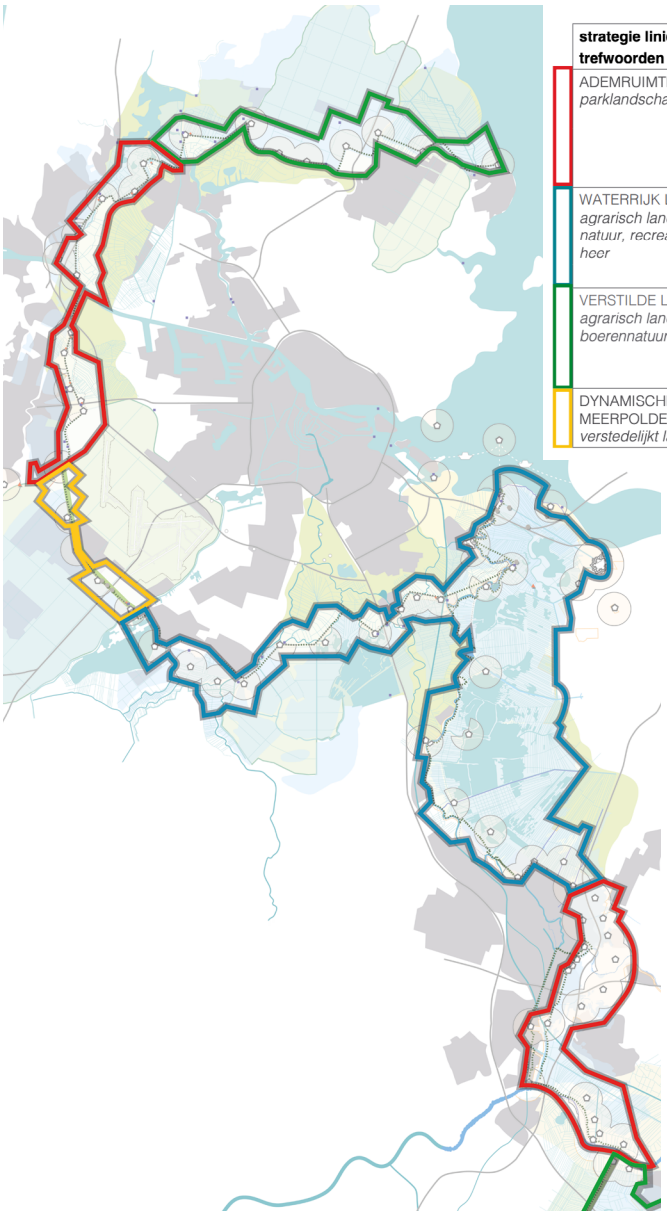
open schootvelden, zicht op de accessen




Principe van het behouden van het zicht vanuit het fort op acces

## 5.3 Schaalniveau 2: Vechtstreek

De Nieuwe Hollandse Waterlinie in de Vechtstreek kan getypeerd worden als een zeer traditionele waterlinie. De hoofdweerstandslijn loopt grotendeels langs de oostelijke oever van de Vecht. De aanwezigheid van de veenplassen zorgen ervoor dat de waterlinie beleefbaar is, de visuele integriteit. De accessen zijn duidelijk herkenbaar en worden verdedigd door forten die iets vooruit geschoven liggen ten opzichte van de hoofdweerstandslijn, op de overgang van de hogere gronden naar de waterrijke inundatiegebieden. Ook de manier waarop het water hier met name vanuit de Vecht werd ingelaten is goed te herkennen en begrijpen.
In de studie 'Verkenning Linieperspectief 2030' wordt dit gebied getypeerd als onderdeel van het waterrijk linielandschap. Uitgangspunten voor ontwikkeling zouden zich moeten richten op het behouden van de leesbaarheid van dit kenmerkende linielandschap.

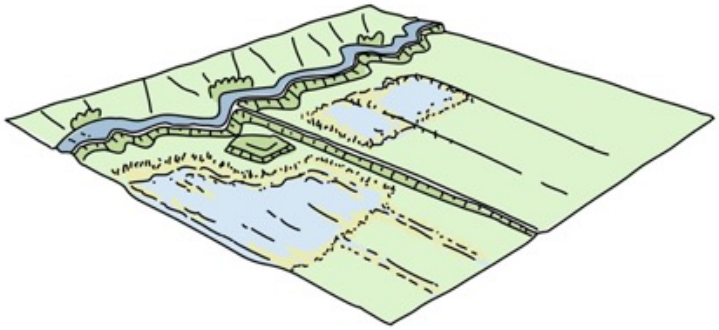


| strategie linielint en trefwoorden landschap | deelgebied | mogelijke allianties (buiten provincies en gemeentes) |
|---|---|---|
| ADEMRUIMTE VOOR DE STAD *parklandschap* | 1 Kraag van Utrecht en Linieland | boeren (streekprodukten), (recreatie- en horeca)ondernemers, maatschappelijke organisaties |
| | 2 Flank IJmuiden / Haarlem | boeren (streekprodukten), (recreatie- en horeca)ondernemers, maatschappelijke organisaties |
| WATERRIJK LINIELANDSCHAP *agrarisch landschap, (boeren) natuur, recreatie, van waterbehoor* | 3 Vechtstreek | boeren (streekprodukten), natuurorganisaties, waterschap/Waternet, (recreatie- en horeca)ondernemers, I Amsterdam, maatschappelijke organisaties |
| | 4 Zeekleipolders | boeren, (recreatie)ondernemers, waterschap |
| VERSTILDE LIJN *agrarisch landschap, boerennatuur, recreatie* | 5 Veenweidelandschap Zeevang en Beemster | boeren, natuurorganisaties, waterschap, I Amsterdam, maatschappelijke organisaties |
| | 6 Rivierengebied | boeren, natuurorganisaties, waterschap, (recreatie) ondernemers, maatschappelijke organisaties |
| DYNAMISCHE HAARLEMMERMEERPOLDER *contramal in verstedelijkt landschap* | 7 Haarlemmermeerpolder | (recreatie)ondernemingen, maatschappelijke organisaties |

*Vier strategieën voor het linielint uit 'Verkenning Linieperspectief 2030'*

### Uitgangspunten voor ontwikkelingen binnen gebied Vechtstreek

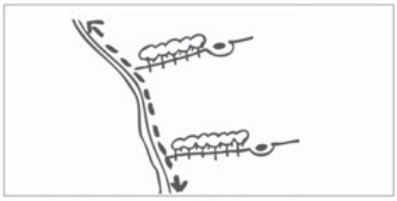
- Behoud herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn langs de Vecht.
- Behoud de herkenbaarheid van de historische gelaagdheid langs de Vecht, met buitenplaatsen, forten en groepsschuilplaatsen in een aantrekkelijke groene omgeving.
- Behoud de openheid van de schootsvelden en verboden kringen, ten behoeve van de samenhang vanhet strategisch landschap en de voorstelbaarheid van het systeem.
- Behoud de openheid van het voormalige inundatiegebied, en daarmee de voorstelbaarheid van de inundatie;
- Eventuele nieuwe ontwikkelingen passen in functie, maat en schaal bij het karakter van dit landschap. Een groen waterrijk landschap ingericht voor natuur, recreatie en agrarisch gebruik.
- Eventuele nieuwe ontwikkelingen versterken de herkenbaarheid van de waterlinie en dragen bij aan de herkenbaarheid van het systeem.  Bijvoorbeeld waterbergingsopgaven in de inundatiegebieden.
- Eventuele nieuwe bebouwing voegt zich in de bestaande linten, waardoor het contrast tussen open en beslotenheid gehandhaafd blijft.
- Watermanagement blijft herkenbaar en wordt waar mogelijk versterkt.



Stimuleren van functies als waterberging en natte natuur aan onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn

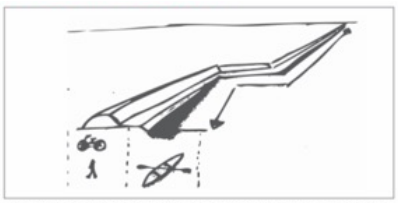
Uitgangspunten vanuit de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen

## Natuurontwikkeling

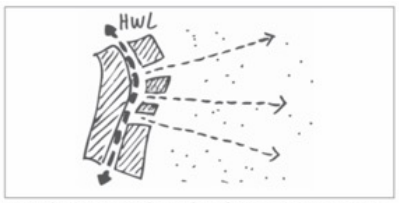


in schootsveld van het fort geen bomen (veengebieden)

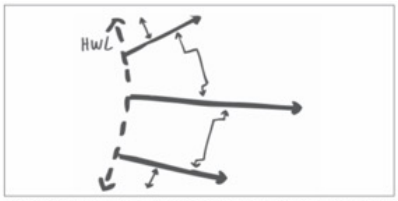
## Recreatie



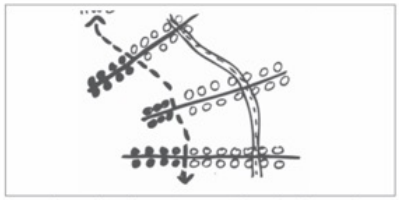
hoofdweerstandslijn als doorgaande recreatieve verbinding



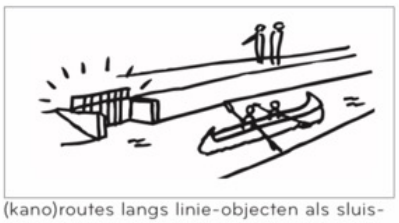

waterlinienetwerk: gebruik accessen, inundatiekanaal en HWL als recreatief netwerk. stad-landverbinding




verbinding tussen accessen is ondergeschikt en afgeleid van landschapsstructuur

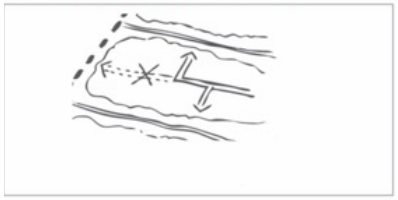


acceskarakter loopt vanuit landschap door tot HWL. Profiel verandert na de HWL.

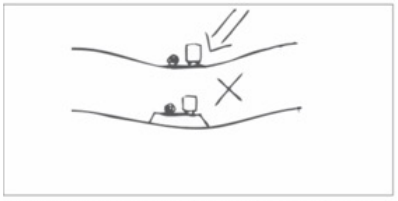


(kano)routes langs linie-objecten als sluisjes en kazematten

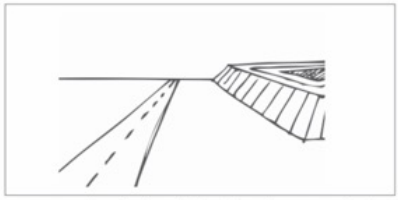
## Infrastructuur



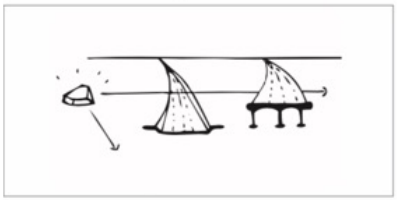
lokale nieuwe wegen door inundatieveld sluiten niet direct aan op de HWL maar op acces



nieuwe wegen en paden in de inundatievelden liggen op maaiveldhoogte (geen verhoogd grondlichaam)



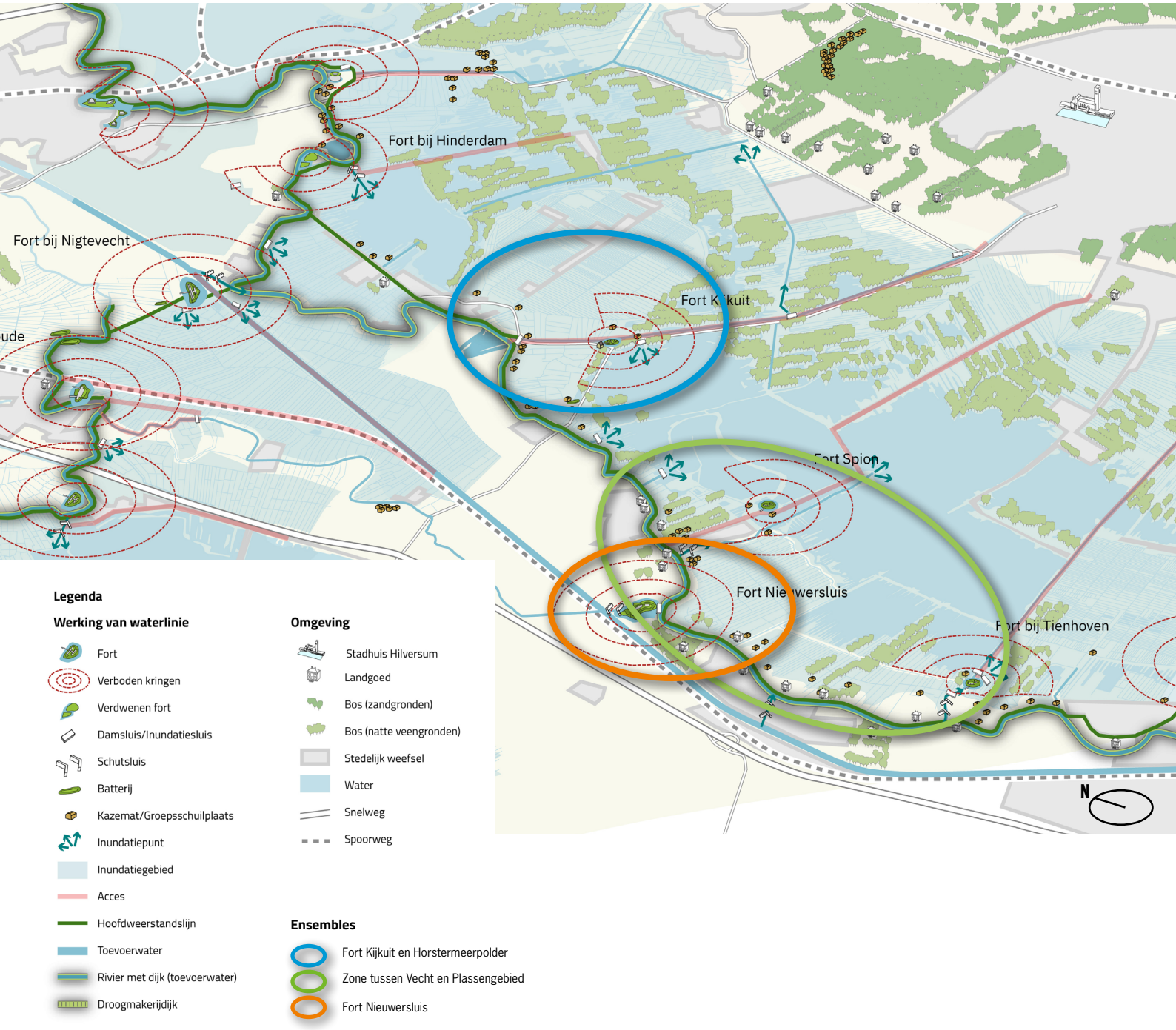
waar grootschalige infrastructuur een fort passeert, accentueer fort of laat het vrij in het zicht



grootschalige infrastructuur in schootsveld van het fort verdiept of op poten. bij voorkeur verdiept

## 5.4 Schaalniveau 3: Ensembles en aandachtsgebieden

Op schaal van de landschappelijke ensembles markeren de elementen van de Waterlinies knooppunten en gradiënten in het landschap, en zorgen daarmee voor expressie van die samenhang. Forten liggen altijd op een knooppunt in het landschap. Alle elementen van de Waterlinie hebben een specifieke oriëntatie in het landschap. Dit is het schaalniveau waarop je de werking van het verdedigingssysteem het best zichtbaar kunt maken.
In de Vechtstreek worden ensembles bepaald door hun locatie ten opzichte van de hoofdweerstandslijn, en het belang van de accessen waar deze aan gelegen zijn. Op dit schaalniveau worden enkele plekken beschreven die een logisch ensemble vormen, en worden aandachtsgebieden aangegeven waar om andere redenen specifieke ruimtelijke principes gelden, bijvoorbeeld vanwege de ruimtelijke dynamiek.



## Fort Kijkuit en Horstermeerpolder

Fort Kijkuit ligt, net als Fort Spion en Fort Tienhoven vooruitgeschoven ten opzichte van de hoofdweerstandslijn. De relatie tussen Fort Kijkuit en het acces gevormd door het Hilversumsch Kanaal is nog goed te herkennen. Rond Fort Kijkuit zijn meerdere kazematten te vinden die de flankementen van Fort Kijkuit verdedigden. Ook de relatie tussen de kazematten en Fort Kijkuit is nog zichtbaar.
Waar voorheen Fort Kijkuit aan de Oostzijde werd omgeven door water, net als Fort Spion en Fort Tienhoven, is een deel van dit water droogmakerij geworden: de Horstermeerpolder. De Horstermeerpolder kent nog een grote openheid die ook vanaf de hoofdweerstandslijn waar te nemen is.

## Uitgangspunten bij ontwikkelingen ensemble omgeving Fort Kijkuit en Horstermeerpolder

- Behoud de relatie tussen het fort en het acces.
- Behoud de relatie tussen het fort en de nabij gelegen kazematten en/of groepsschuilplaatsen.
- Behoud het open zicht vanaf de hoofdweerstandslijn en vanaf het Hilversums kanaal over de Horstermeerpolder.
- Behoud het open landschap aan de onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn.
- Behoud de bestaande openheid van de verboden kringen van Fort Kijkuit.

## Ambities en kansen

- Maak bij vernattingsopgave gebruik van de dieper gelegen droogmakerijen aan de onveilige zijde, waardoor het inundatiesysteem invoelbaar wordt.



## Fort Nieuwersluis

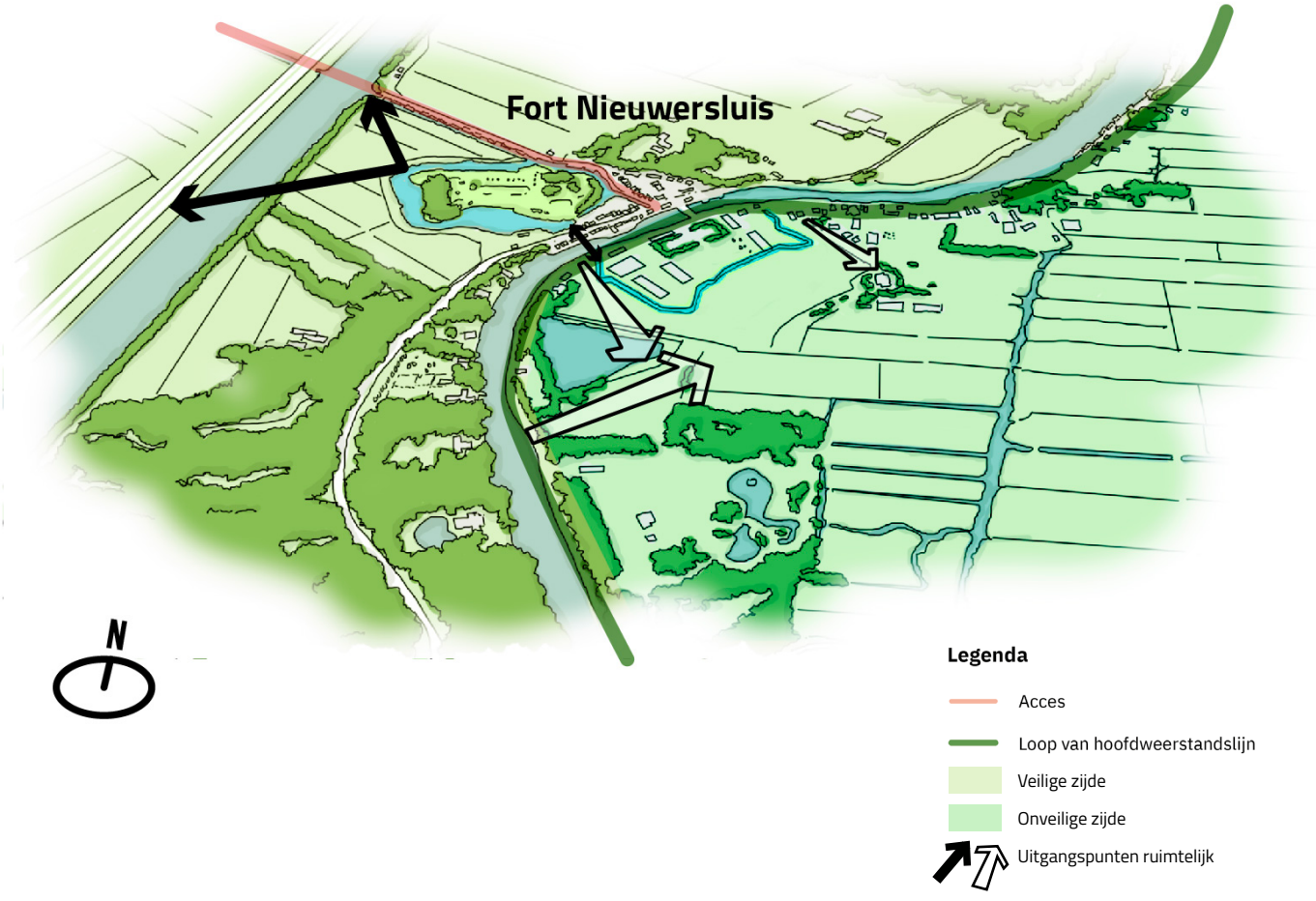
Binnen de Vechtstreek is Fort Nieuwersluis het enige verdedigingswerk aan de westzijde van de Vecht.
Het fort in in de loop van tijd uitgebreid en gemoderniseerd om de damsluis, de Vechtdijken, de schutsluis in de Nieuwe Wetering en de spoorlijn Amsterdam-Utrecht (1843) te beschermen. Daar kwam, vanaf 1892, het Merwedekanaal bij. Aan de westzijde van de Vecht is het grootste deel van de 18e-eeuwse vestinggracht op het terrein van de penitentiaire inrichting bewaard gebleven.
De uitgangspunten bij ontwikkelingen gaan uit van het behouden en versterken van de relatie van het fort met de sluis en het acces

### Uitgangspunten bij ontwikkelingen ensemble omgeving Fort Nieuwersluis

- Behoud de zichtrelatie tussen het fort en de Vecht.
- Nieuwe ontwikkelingen in de omgeving mogen de bestaande openheid van het omringende landschap niet aantasten.
- Behoud de zichtrelatie vanaf de hoofdweerstandslijn naar de open onveilige oostzijde.
- Behoud de zichtrelatie tussen het fort en het Merwedekanaal en de spoorlijn.
- Behoud de bestaande openheid van de verboden kringen van Fort Nieuwersluis.

### Ambities en kansen

- Versterk het verhaal van de Nieuwe Hollandse Waterlinie met eventuele wandel-, fiets-, en vaarroutes.
- Versterk de herkenbaarheid van de vestinggracht aan de oostkant van de Vecht en verbeter de zichtrelaties vanaf de gracht naar het open inundatiegebied.



## Zone tussen Vecht en Plassengebeid

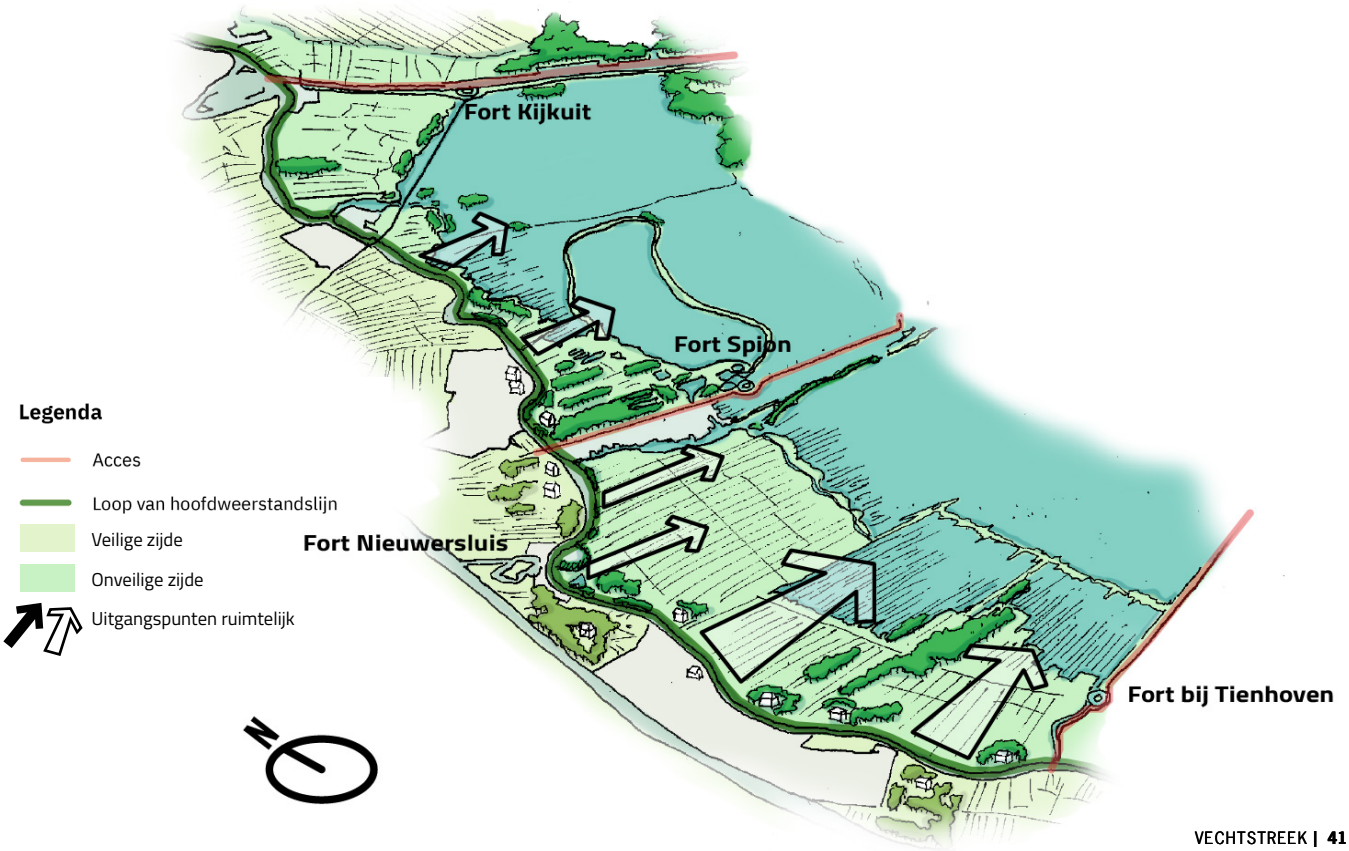
Dit ensemble beschrijft de zone Vecht- oeverzone- kade- veenplassen, met de forten precies op de overgang van land naar water. De forten Fort Spion en het Fort bij Tienhoven (zie Gebiedsanalyse Utrecht Noord) lijken sterk op elkaar. Ze horen beide bij de bouwfase in de NHW van na 1840. In de eerste fase, tussen 1816 en 1826 werd een reeks forten ter verdediging van de stad Utrecht gebouwd, daarna kwamen andere delen van de NHW aan bod. De forten liggen vooruitgeschoven ten opzichte van de hoofdweerstandslijn langs de Vecht, op de overgang van nat plassengebied naar drogere oeverwalgronden. Op deze manier beschermden de forten ook het waardevolle landschap met buitenplaatsen, dat eigenlijk aan de onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn lag. De vooruitgeschoven ligging van de forten zorgt voor een uniek tussengebied tussen hoofdweerstandslijn en forten/inundatiegebied, vol cultuurhistorische en landschappelijke waarden. De grens tussen land en water verspringt hier veelvuldig door de wisselende invloedssferen van de buitenplaatsen het achterland in. Uitgangspunten voor ontwikkelingen zouden zich hier moeten richten op het herkenbaar houden van het waterliniesysteem; de relatie tussen Vechtoever als hoofdweerstandslijn, tussengebied met landgoederen en vooruitgeschoven forten langs accessen aan de plassen.

## Uitgangspunten bij ontwikkelingen vooruitgeschoven forten

- Behoud de zichtrelatie tussen het fort en de accessen
- Behoud de openheid vanuit het fort.
- Behoud de bestaande openheid van de verboden kringen van Fort Spion.
- Behoud het groene karakter tussen de hoofdweerstandslijn langs de Vecht en de vooruitgeschoven forten, waarbij zichtlijnen vrij blijven tussen Vechtoever en plassengebied .
- Behoud de doorzichten vanuit de buitenplaatsen naar het waterrijke gebied en andersom.

## Ambities en kansen

- Versterk de samengang van de Waterlinie door recreatieve routes te maken tussen Vechtoever en plassengebied, langs forten en door landgoederenzone.

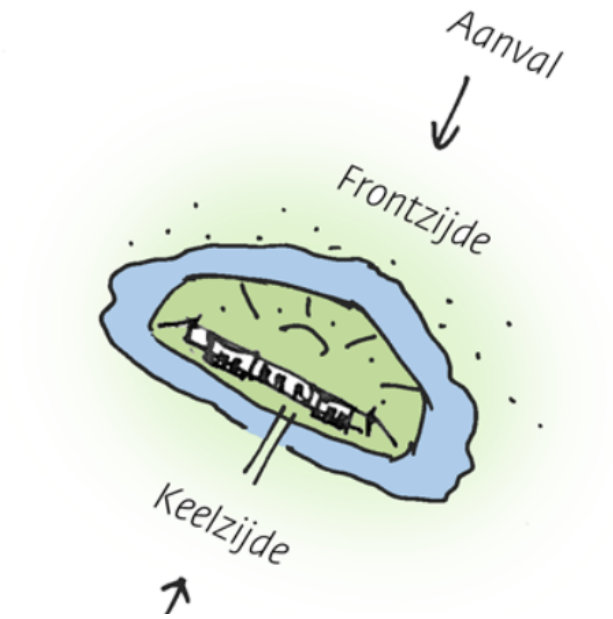


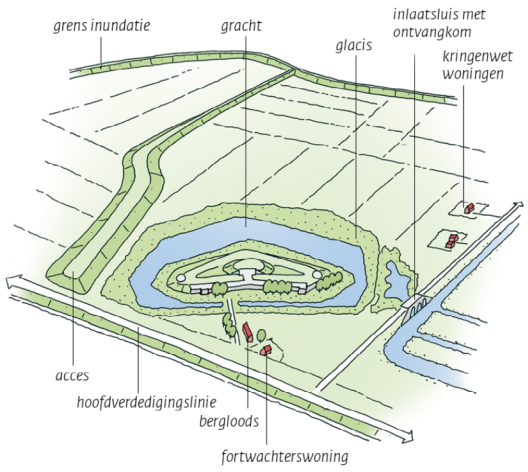
## 5.5 Schaalniveau van de losse elementen

De elementen van de linie worden als monument beschermd. Bij eventuele nieuwe ontwikkelingen dient met de volgende algemene ruimtelijke principes rekening worden te houden.

### Uitgangspunten bij ontwikkelingen op het schaalniveau van de losse elementen

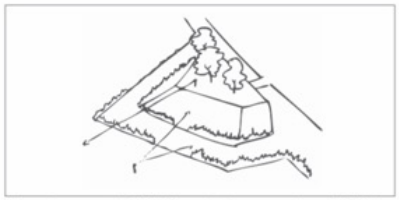
- Laat investeringen in herontwikkeling van forten samenvallen met een integrale aanpak van fortterrein en schootsvelden.
- Behoud de karakteristiek van forten als vermomd landschapselement, met onderscheid voorkant en achterkant.
- Respecteer en behoudt de essentiële kenmerken en fysieke onderdelen van het fort met dicht grondwal en verdedigingswerken aan de frontzijde
- Gebruik historisch verantwoorde beplanting. Hierbij verwijzen we naar de studie “Verscholen in het Groen, Een onderzoek naar de geschiedenis van beplantingen op de Stelling van Amsterdam” (Nicky Schuurman, Landschap Noord-Holland) en “Beplantingen op verdedigingswerken” (Martijn Boosten, Probos, 2012).



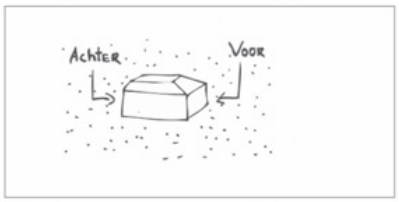



Uitgangspunten vanuit de Kwaliteitsgids Utrechtse Landschappen

## Natuurontwikkeling

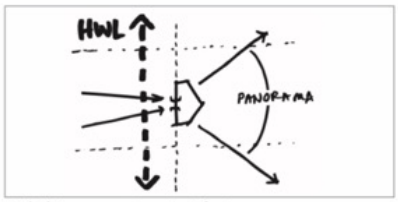


bij natuurontwikkeling interessante zichtlijnen van en naar het fort waarborgen

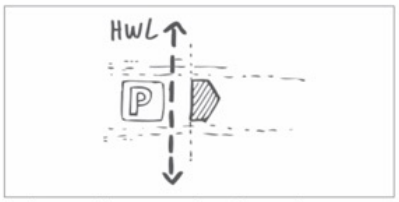



elk militair element van de NHW heeft een voor- en achterkant

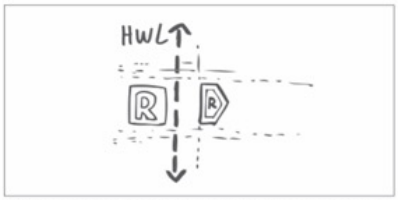
## Recreatie



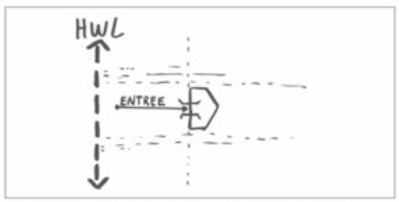

zichtlijn op entree tot fort en panorama aan voorzijde vanuit het werk




parkeren alleen aan de achterzijde




recreatievoorzieningen binnen het fort, uitbreidingen aan achterzijde




entree tot fort is altijd aan achterzijde

# BRONNEN


- Nominatiedossier: Dutch Water Defence Lines. Significant Boundary Modification of the Defence Line of Amsterdam (WHS 795) and proposal for change of the property name to Dutch Water Defence Lines. Project Office for the Defence Line of Amsterdam / New Dutch Waterline programme office. Haarlem/Utrecht, december 2018.
- Panorama Krayenhoff  Linieperspectief,Stuurgroep Nationaal Project Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2004.
- Visuele integriteit Waterlinies. Advies Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2018.
- Gebiedsanalyse Nieuwe Hollandse Waterlinie Laagraven, Provincie Utrecht i.s.m. Marinus Kooiman, 2020.
- Kwaliteitsgids Utrechtse landschappen GebiedsKatern waterlinies (nieuwe hollandse waterlinie en stelling van amsterdam), 2011
- Verkenning Linieperspectief. Feddes/Olthof landschapsarchitecten, i.s.m. Marinus Kooiman, 2017.
- C. Steenbergen, J. van der Zwart, Strategisch laagland. Digitale atlas Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2006 (boek / pdf). En/of, R. Brons e.a., Atlas Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2009.
- D. Koen, De Hollandse Waterlinie. Cultuurhistorische routes in de provincie Utrecht, 2007.
- Roland Blijdenstijn, Hoofdverdedigingslijnen Utrecht-Oost van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2020
- Cultuurhistorische Atlas provincie Utrecht (CHAT): CHAT, https://utrecht.maps.arcgis.com/apps/MapAnd AppGallery/index.html?appid=c25fa592c03d43358b672471ac9f023d
- http://www.forten.info
- https://erfgoed.utrecht.nl/forten/
- http://encyclopedie-van-de-waterlinie.123website.nl
- Erfgoed Waterschap Stichtse Rijnlanden: https://www.hdsr.nl/werk/watererfgoed-nieuw/nieuwe-hollandse/
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018. Provincie Noord-Holland.

# BIJLAGEN

**Bijlage I Begrippenlijst**

**Bijlage II Kansenkaart**

# BIJLAGE I BEGRIPPENLIJST

## Strategisch landschap

**Hoofdweerstandslijn / hoofdverdedigingslijn**

De hoofdweerstandslijn of hoofdverdedigingslijn markeert de grens tussen het verdedigde gebied en het inundeerbare gebied. De hoofdweerstandslijn is de begrenzing waar uiteindelijk 'hardnekkig weerstand' diende te worden gevoerd. Bijna overal werden er verhogingen in het landschap, zoals bestaande kades en dijken, voor ingezet.
Bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie ligt het verdedigde gebied aan de westkant van de hoofdweerstandslijn en het inundeerbare gebied aan de oostkant. Bij de Stelling van Amsterdam die als een ring rond de hoofdstad ligt, vormt het inundatiegebied een buitenring rond het verdedigde gebied met de hoofdweerstandslijn als grens.

**Komkeringen**

Komkeringen zijn dijken, kaden of hoger liggende terreinen die het verschil in waterpeil tussen de inundatiekommen moesten behouden. De verdedigingswerken die op of bij de komkeringen zijn aangelegd, benadrukken de strategische ligging van deze lijnen in het landschap. Komkeringen staan doorgaans haaks op de hoofdverdedigingslijn. Keerkaden die dienen om afvloeiing van het inundatiewater uit de kommen naar lager gelegen gebied te voorkomen, worden hier ook onder verstaan.

**Inundatiekommen**

Inundatiekommen zijn door kaden begrensde gebieden, die bij onderwaterzetting een eigen waterpeil hebben. Een laag water tot ongeveer kniehoogte was voldoende om een gebied onbegaanbaar en onbevaarbaar te maken. De gebieden hadden en hebben veelal een agrarische functie en soms die van natuurgebied. Elke inundatiekom bestaat uit een aantal polders waartussen slechts geringe hoogteverschillen voorkomen. Komkeringen scheidden de inundatiekommen van elkaar.

**Liniewal**

Specifiek voor de Hollandse Waterlinies aangelegde dijk of wal. Voorbeelden in de Stelling van Amsterdam zijn de Geniedijk die dwars door de Haarlemmermeerpolder loopt en de Vuurlinie, een liniewal in de Wijkermeerpolder tussen Fort Zuidwijkermeer en Fort Veldhuis

**Accessen**

Accessen zijn droogblijvende toegangen en bevaarbare waterwegen die tussen de inundatiegebieden doorlopen. Het waren de potentiële zwakke plekken in de Hollandse Waterlinies. Accessen werden gevormd door een hoger gelegen terrein, een dijk of kade, een rivier of kanaal, een spoorbaan of autoweg. Bij dicht bij elkaar gelegen doorgangen spreekt men wel van een meervoudig acces. Forten en andere verdedigingswerken zorgden voor de afsluiting van deze doorgangen.

**Verboden Kringen**

Verboden Kringen zijn denkbeeldige cirkels om een verdedigingswerk, waarbinnen wettelijke voorschriften een vrij waarnemings- en schootsveld verzekerden. Het gebied rond de verdedigingswerken werd ingedeeld in kringen van 300, 600 en 1000 meter vanaf de uiterste forthoeken. Binnen deze kringen golden strikte bouw- en beplantingsvoorschriften. Zo moest binnen de eerste twee kringen vooral in hout gebouwd worden, zodat bij oorlogsdreiging deze 'obstakels' gemakkelijk afgebroken konden worden. De voorschriften zijn gedetailleerd vastgelegd in de Kringenwet, die tussen 1853 en 1963 rechtsgeldig was.

**Houten Huizen**

Ook wel 'kringenwetwoningen' genoemd, zijn karakteristieke houten gebouwen (merendeels woonhuizen en boerderijen) die nog her en der rond de forten worden aangetroffen in de eerste twee Verboden Kringen van 300 en 600 meter rond een fort. In de eerste kring (tot 300m) mocht alleen in hout gebouwd worden. In de tweede kring (tot 600m) mocht voor

de fundering, de schoorsteen en de dakbedekking steen gebruikt worden, de overige onderdelen moesten van hout zijn.

## Watermanagementsysteem

**Inundatiekaden / keerkaden**

Inundatiekaden, ook wel keerkaden genaamd, zorgden ervoor dat het water werd vastgehouden in de inundatiekommen. Bestaande dijken en kaden zijn soms voor dit doel aangepast. Ook zijn speciale inundatiekaden aangelegd.

**Primaire wateraanvoer**

Voor het op tijd kunnen stellen van de inundaties was de zekerheid van voldoende wateraanvoer essentieel. Bij de Nieuwe Hollandse Waterlinie verliep de toevoer via de grote rivieren Nederrijn-Lek, Waal-Merwede en Maas, daarnaast via de Zuiderzee. Het water werd rechtstreeks of via de binnenwateren van de Vecht, de Kromme Rijn, de Linge en de Bakkerskil ingelaten. Via verdeelpunten bereikte het binnenwater de kommen. De Zuiderzee was ook een belangrijke toevoer voor de Stelling van Amsterdam, evenals het Noordzeekanaal, het Alkmaardermeer en de Westeinderplassen. Onder meer de ringvaart van De Beenster voerde het inundatiewater verder naar de inlaatpunten.

**Inundatie- en toevoerkanalen**

Inundatiekanalen zijn gegraven of aangepaste watergangen bedoeld voor de aanvoer van inundatiewater. Doorgaans werden bestaande watergangen gebruikt. Met verbreding en verdieping inclusief dam- en schutsluizen werden ze hiervoor geschikt gemaakt.

**Uitlozingskommen**

Uitlozingskommen zijn met water gevulde verdiepingen in het landschap, afgesloten door een damsluis. Zij fungeren als een eerste waterbuffer voor de inundatie van het achtergelegen poldergebied. Enkele uitlozingskommen zijn nog aanwezig, zoals bij Muiderberg, Nigtevecht en Fort de Gagel.

**Hoofdinlaten**

Bij de Zuiderzee, langs de grote rivieren en andere wateren van waaruit water werd ingelaten, zijn op strategische locaties inundatiesluizen aangelegd. Deze regelden de primaire wateraanvoer voor de inundaties van de Hollandse Waterlinies. Omdat deze hoofdinlaten essentieel waren voor een effectieve onderwaterzetting werden zij bijna allemaal voorzien van verdedigingswerken. Een bijzondere functie in dit verband had het in oostelijke richting vooruitgeschoven fort Pannerden, dat de Nederrijn moest beveiligen.

**Inlaatsluizen / Hevels**

De belangrijkste inundatiewerken zijn de inlaatsluizen, waarmee het inundatiewater voor de Hollandse Waterlinies werd ingelaten. Bestaande afwaterings en schutsluizen werden aangepast ten behoeve van de inundatie. Daarnaast werden ook inundatiesluizen aangelegd die alleen voor deze functie dienden.
In de Stelling van Amsterdam zijn voor de inundatie ook hevels gebruikt: afsluitbare duikers waarmee water een polder in gelaten kan worden.

**Damsluizen / Schotbalkloodsen**

Het meest toegepaste type van een sluis die een enkele keer in geval van nood moest functioneren is de damsluis. Deze kon afgesloten worden met een dubbele rij eiken balken, waarbij de tussenruimte opgevuld werd met klei en het bovenste deel met zand. Deze schotbalken werden zo dicht mogelijk bij de sluis opgeslagen in loodsen,

eenvoudige houten gebouwtjes van één bouwlaag onder pannen zadeldak met gepotdekselde planken of bestaande uit een open lattenconstructie voor de ventilatie.

**Gemalen**
De militaire ingenieurs wisten slim gebruik te maken van de bestaande gemalen in situaties waar inundatiewater naar hoger gelegen gebied gepompt moest worden. Ook voor een versnelde waterafvoer na afloop van de inundatie waren gemalen zeer nuttig.

## Militaire werken

**Vestingen**
Vestingen zijn versterkte steden of versterkte legerplaatsen met een permanente bezetting. De meeste steden in ons land hebben vanaf de dertiende eeuw een ommuring gekregen. Vele strategisch gelegen steden kregen in de zestiende en zeventiende eeuw zwaardere en meer uitgebreide verdedigingswerken met wallen, bastions, ravelijnen, enveloppen en omgrachtingen. Als voorloper van de Nieuwe Hollandse Waterlinie bestond de Oude Hollandse Waterlinie in hoofdzaak uit een serie versterkte steden, forten, batterijen en uitgestrekte inundatiegebieden. Enkele van de versterkte steden zijn als vesting in de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam opgenomen en hebben hiervoor in meer of mindere mate aanpassingen ondergaan. De volgende zes vestingen maken deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, waarvan de eerste drie ook onderdeel zijn van de Stelling van Amsterdam:
- Vesting Naarden
- Vesting Muiden
- Vesting Weesp
- Vesting Nieuwersluis
- Vesting Gorinchem
- Vesting Woudrichem

**Forten, werken en batterijen**
Alle forten en batterijen vallen onder de verzamelterm ‘verdedigingswerken, dekking verschaffende opstellingen voor troepen en bewapening’. Een fort is een naar alle zijden door een omgrachting gesloten verdedigbaar werk, van waaruit de defensie zelfstandig gevoerd kan worden. Bij sommige forten wordt ook wel gesproken over werken. Dit zijn over het algemeen kleinere forten zonder bastions, die zijn ingericht als batterijforten. De functie van de forten was het beveiligen en afsluiten van accessen en/of de nabijgelegen onderdelen van het watersysteem, zoals inundatiesluizen. Daarnaast hadden ze een bestemming als legering van manschappen en materieel.
Batterijen zijn opstellingsplaatsen voor een aantal stukken geschut, soms uitgevoerd als afzonderlijke, aarden verdedigingswerk en gesitueerd in een onderling vuurverband. Als de functie ondersteuning van een nabijgelegen fort is, worden ze ook wel nevenbatterijen genoemd.

**Stellingen en verspreide werken**
Betonnen groepsschuilplaatsen en kazematten liggen vaak geclusterd in het landschap, op plekken waar de vijand het inundatiegebied kon oversteken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen stellingen en verspreide werken.
Stellingen dateren meestal uit de mobilisatieperiode van de Eerste Wereldoorlog en worden gekenmerkt door de compacte structuur: de werken liggen dicht bij elkaar. Een stelling is een min of meer zelfstandig stelsel van verdedigende opstellingen, bestaande uit een samenhangend geheel van loopgraven, groepsnesten en groepsschuilplaatsen, doorgaans gelegen tussen de oudere forten, of in een meer vooruitgeschoven positie.
De meeste verspreide werken stammen uit de periode van net voor de Tweede Wereldoorlog. Deze betonnen werken liggen verder uit elkaar. Omdat rekening gehouden moest worden met de verschillende landschapstypen in de Hollandse Waterlinies, is geen cluster identiek. Hun ligging ten opzichte van de omgeving en hun onderlinge positie in clusters karakteriseren de strategische relatie met het landschap.

**Groepsschuilplaatsen**
Groepsschuilplaatsen zijn betonnen bouwwerken die zijn bedoeld als onderkomen voor groepen infanteristen wanneer de loopgraven tussen de schuilplaatsen niet genoeg dekking boden. In tegenstelling tot een kazemat heeft een groepsschuilplaats geen actieve gevechtsfunctie. Er zijn geen opstellingsplaatsen voor wapens als mitrailleurs of kanonnen. Verspreid en geconcentreerd in stellingen liggen in de Hollandse Waterlinies nog honderden groepsschuilplaatsen en tientallen kazematten uit de mobilisatieperiode 1914-1918, het Interbellum (de periode tussen de Eerste en de Tweede Wereldoorlog) en 1939-1940. Er zijn zes verschillende typen groepsschuilplaatsen, uit verschillende bouwperiodes.

**Kazematten**
Een kazemat is een door muren en overdekking van metselwerk of (gewapend) beton omsloten ruimte voor geschut of mitrailleurs in een verdedigingslinie, voorzien van één of meer schietgaten. In de Hollandse Waterlinies zijn ze in de twintigste eeuw toegevoegd en doorgaans uitgevoerd in beton. Sinds de Tweede Wereldoorlog worden betonnen onderkomens in de volksmond vaak aangeduid met 'bunker', het Duitse woord voor kazemat.

**Andere militaire objecten**
Voor de Hollandse Waterlinies zijn diverse andere militaire objecten aangelegd, zoals gedekte gemeenschapswegen, groepsnesten, loopgraven, tankgrachten en antitankversperringen.

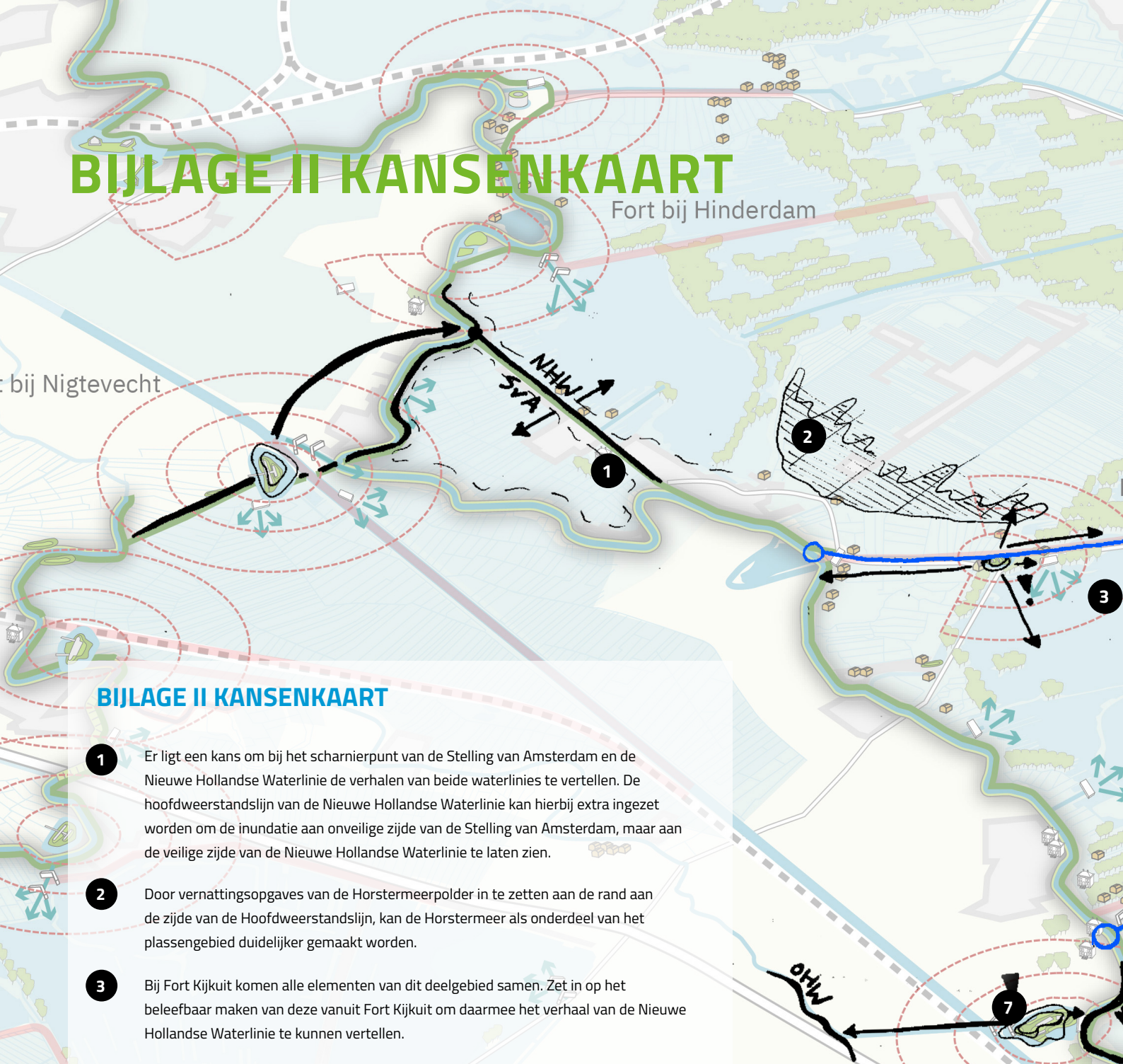
**Gedekte gemeenschapsweg**
Een gedekte gemeenschapsweg, ook wel gedekte weg, is een weg achter een wal die verdedigingswerken met elkaar verbindt. De wal is zo hoog dat de militairen zich in dekking kunnen verplaatsen. Door het opwerpen van de wal ontstond vaak tegelijkertijd een gracht.

**Groepsnest**
Een groepsnest is een 45 meter lange aarden veldversterking voor een groep infanterie van ongeveer elf man, bewapend met geweren en een lichte mitrailleur. Een groepsnest had een loopgraaf in gebroken tracé..

**Loopgraaf**
Een loopgraaf is een doorgaande uitgraving als gevechtsopstelling of verbindingsgang voor troepen. Loopgraven werden ook gebruikt voor het vervoeren of opslaan van voorraden munitie. In de maanden maart en april 1940 zijn ten noorden en ten oosten van de stad Utrecht 20 betonnen loopgraven voor lichte mitrailleurs met afwachtingsruimte aangelegd. Bij Fort Blauwkapel is daar nog een voorbeeld van te vinden. De overige loopgraven waren gemaakt met zijwanden, verstevigd met zandzakken,
planken of horden, matten van gevlochten wilgentenen. Dergelijke loopgraven zijn ook in de Stelling van Amsterdam aangelegd, o.a. in de Positie te Spaarndam ten tijde van de Eerste Wereldoorlog.

**Tankgracht / antitankgracht, antitankversperring**
Een tankgracht of antitankgracht is een gracht met zeer steile oevers en breed en diep genoeg om tanks en andere voertuigen tegen te houden.
Er kon water in de gracht staan, maar dat was niet noodzakelijk om als bescherming te dienen. Waar de tankgracht een weg kruiste, lag een antitankversperring van schuin naar voren gerichte en in betonblokken vastgezette stalen balken, voorzien van een scherpe punt (zg. 'asperges').
Er zijn zeven tankgrachten aangelegd in de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Enkele zijn nog goed in het polderlandschap zichtbaar door hun opvallende tracé, zoals de negen kilometer lange zigzaggende waterloop tussen de Werken van Griftenstein en Fort bij 't Hemeltje.

# BIJLAGE II KANSENKAART




## BIJLAGE II KANSENKAART

1. Er ligt een kans om bij het scharnierpunt van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie de verhalen van beide waterlinies te vertellen. De hoofdweerstandslijn van de Nieuwe Hollandse Waterlinie kan hierbij extra ingezet worden om de inundatie aan onveilige zijde van de Stelling van Amsterdam, maar aan de veilige zijde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie te laten zien.

2. Door vernattingsopgaves van de Horstermeerpolder in te zetten aan de rand aan de zijde van de Hoofdweerstandslijn, kan de Horstermeer als onderdeel van het plassengebied duidelijker gemaakt worden.

3. Bij Fort Kijkuit komen alle elementen van dit deelgebied samen. Zet in op het beleefbaar maken van deze vanuit Fort Kijkuit om daarmee het verhaal van de Nieuwe Hollandse Waterlinie te kunnen vertellen.

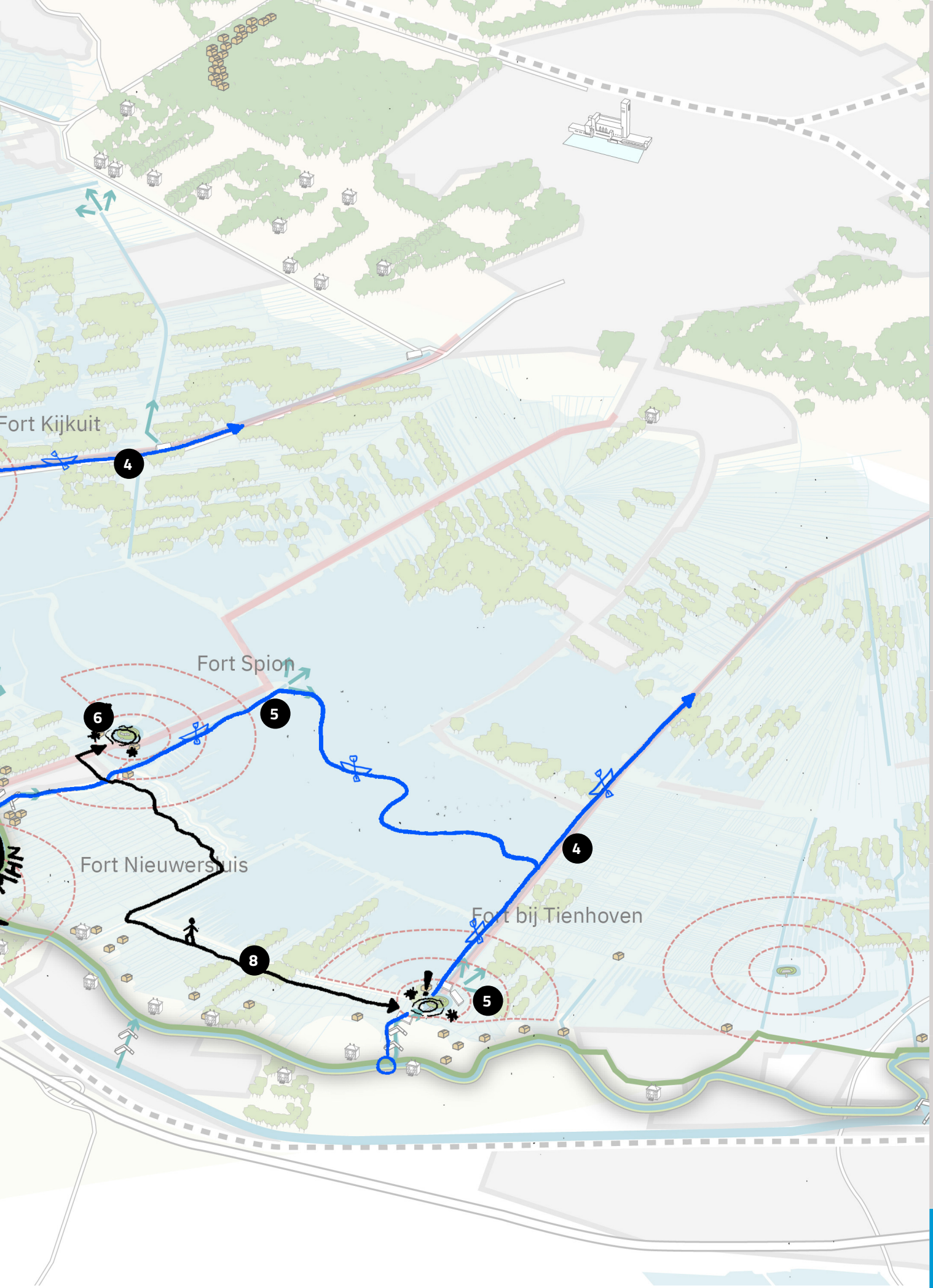
4. Er ligt een kans om de vaarroutes over de accessen te verdiepen en daarmee de Nieuwe Hollandse Waterlinie beter beleefbaar te maken door een kanoroute.

5. Er ligt een kans om de vaarroutes over de  inundatiekanalen te verdiepen en daarmee het watersysteem beter beleefbaar te maken door een kanoroute.

6. Herstel de vleugelwerken van forten om de werking van forten beter beleefbaar te maken.

7. Fort Nieuwersluis kan een schakel zijn om het verhaal van de Oude Hollandse Waterlinie en de Nieuwe Hollandse Waterlinie te vertellen.

8. Een wandelroute van fort naar fort langs de steeds wisselende grens tussen aan de ene zijde het inundatiegebied/plassen en aan de andere zijde de oeverwal met de hoofdweerstandslijn en de buitenplaatsen, waarbij dit unieke overgangsgebied beter beleefbaar wordt.


Fort Kijkuit
4
Fort Spion
6
5
Fort Nieuwersluis
8
4
Fort bij Tienhoven
5

Provincie Noord-Holland

HOLLANDSE WATERLINIES
UNESCO WERELDERFGOED

# Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies

## Kernkwaliteiten, uitgangspunten en ontwikkelingsrichting Stelling van Amsterdam Noord



KERNKW

Kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies

Uitgangspunten voor ontwikkelingen Stelling van Amsterdam Noord

**Opgesteld door:**
Cultuurhistorische Projecten: Marinus Kooiman
Feddes/Olthof Landschapsarchitecten: Yoran van Boheemen
Sweco: Durk de Vries, Stefan Vermeulen, Eveline Stroink

# INHOUD


4 **INLEIDING**

7 **KARAKTER VAN HET GEBIED**

9 **DE HOLLANDSE WATERLINIES**

12 **DE STELLING VAN AMSTERDAM-NOORD**
12 4.1 Een stukje geschiedenis
13 4.2 Linielandschap
16 4.3 Kernkwaliteiten op hoofdlijnen

18 **DE STELLING VAN AMSTERDAM-NOORD**
18 5.1 Het landschap voor WOII
23 5.2 Het landschap van de Stelling – indeling in drie deelgebieden
24 5.3 Deelgebied Noordelijk Veenlandschap I
28 5.4 Ruimtelijke dynamiek na WOII
29 5.5 Kernkwaliteiten Noordelijk Veenlandschap I
30 5.6 Deelgebied Droogmakerij Beemster
38 5.7 Ruimtelijke dynamiek na WOII
39 5.8 Kernkwaliteiten Droogmakerij Beemster
40 5.9 Deelgebied Noordelijk Veenlandschap II
47 5.10 Ruimtelijke dynamiek na WOII
48 5.11 Kernkwaliteiten Noordelijk Veenlandschap II

49 **UITGANGSPUNTEN**
49 6.1 Algemeen
51 6.2 Schaalniveau 1: herkenbaarheid van de Hollandse Waterlinies als geheel
52 6.3 Schaalniveau 2: Stelling van Amsterdam-Noord
53 6.4 Schaalniveau 3: herkenbaarheid van de Stelling van Amsterdam in Noordelijk Veenlandschap I, Droogmakerij Beemster en Noordelijk Veenlandschap II
56 6.5 Schaalniveau 4: ensembles en aandachtsgebieden
65 6.5 Schaalniveau van de losse elementen

66 **BRONNEN**

# 1 INLEIDING

De Hollandse Waterlinies zijn uniek én op een bijzondere manier verbonden aan het Nederlandse Landschap. Nederland heeft daarom in 2019 bij Unesco in Parijs het Nominatiedossier ingediend om de Hollandse Waterlinies op de werelderfgoedlijst te laten plaatsen vanwege de unieke waarden. De Hollandse Waterlinies worden gevormd door de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en de Stelling van Amsterdam (SvA).

De SvA is al sinds 1996 Werelderfgoed, de NHW is een uitbreiding van het Werelderfgoed van de Stelling van Amsterdam. De voordracht tot inschrijving van de uitbreiding op de Werelderfgoedlijst is door UNESCO goedgekeurd in juli 2021. Samen vormen beide linies nu één Unesco Werelderfgoed: de Hollandse Waterlinies.

## Doel gebiedsanalyse

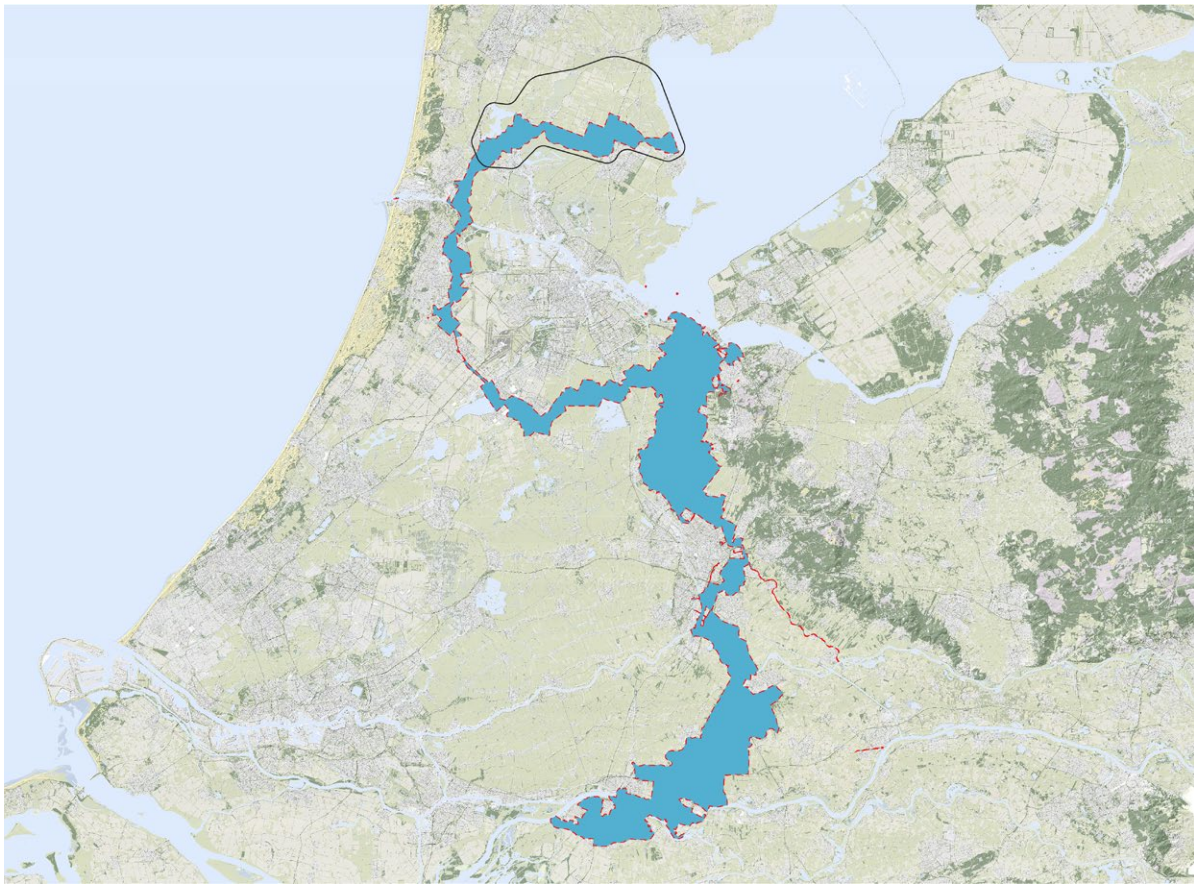
In het nominatiedossier zijn de unieke waarden (OUV; Outstanding Universal Value) van de Hollandse Waterlinies uitgewerkt in kernkwaliteiten. De Gebiedsanalyse Hollandse Waterlinies werkt die kernkwaliteiten van het Unesco Werelderfgoed verder uit. Dit heeft als doel de kernkwaliteiten duurzaam in stand te houden.



De uitwerking van de kernkwaliteiten vindt plaats per (samenhangend) deelgebied. De kernkwaliteiten worden toegespitst naar het deelgebied en geconcretiseerd (in woord en in beeld). Bij ontwikkelingen binnen de begrenzing van het Unesco werelderfgoed moet met deze specifieke kernkwaliteiten rekening gehouden worden. Daartoe geeft de gebiedsanalyse, op basis van de specifieke kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies in het deelgebied, uitgangspunten voor ontwikkelingen.
Naast bescherming, benoemd de gebiedsanalyse ook kansen die de kernkwaliteiten kunnen versterken.
De gebiedsanalyse maakt dus de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies in een deelgebied concreet om deze in stand te houden en zo mogelijk te versterken, en is een bouwsteen voor verdere visie en planvorming in het deelgebied.

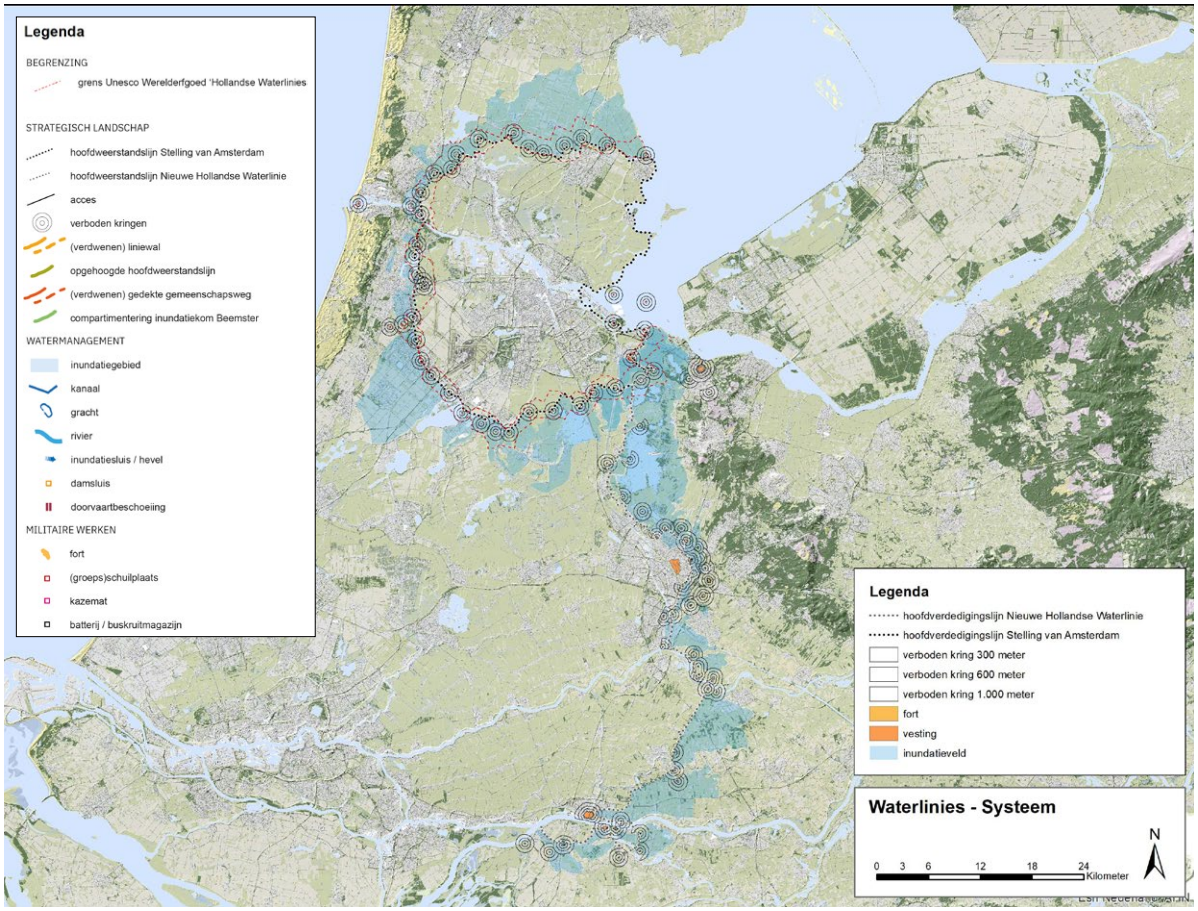
## Harmonisatie beleid ruimtelijke ontwikkeling in de Hollandse Waterlinies

Het Werelderfgoed 'Hollandse Waterlinies' loopt van de provincie Noord-Holland, via Utrecht, Gelderland, en een stukje Zuid-Holland, tot in Noord-Brabant. De linieprovincies zijn als siteholder verantwoordelijk voor het behoud en de bescherming van dit unieke erfgoed.
Om het erfgoed ook in de toekomst goed te kunnen beschermen wordt het ruimtelijk beleid voor het toekomstige Werelderfgoed in de provincies op elkaar afgestemd. Deze harmonisatie van het ruimtelijk beleid maakt het mogelijk om ruimtelijke ontwikkelingen overal binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam op een zelfde manier af te wegen.
De Gebiedsanalyses zorgen voor deze harmonisatie door de kernkwaliteiten via dezelfde systematiek uit te werken en op basis daarvan uitgangspunten voor ontwikkeling te formuleren. Deze Gebiedsanalyse doet dat voor het deelgebied 'Stelling van Amsterdam Noord'.



*De begrenzing van het Unesco Werelderfgoed Hollandse Waterlinies en aanduiding van het deelgebied 'Stelling van Amsterdam-Noord.*
*(NB. de begrenzing Unesco Werelderfgoed zal aan de zuidzijde van de Haarlemmermeerpolder rond de A4 nog wijzigen).*

1 De gebiedsanalyse richt zich op de cultuurhistorische waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) en de Stelling van Amsterdam (SvA). Uiteraard zijn er in het gebied ook andere cultuurhistorische kwaliteiten, maar deze komen slechts zijdelings aan bod, dit geldt ook voor de landschappelijke kwaliteiten.




## Systematiek en leeswijzer

De gebiedsanalyse 'Stelling van Amsterdam-Noord' komt tot stand via de volgende stappen:

- **Korte gebiedsbeschrijving:** typeren van het huidig ruimtelijk karakter van het gebied Stelling van Amsterdam-Noord.
- **Systeem:** beschrijving van hoe het systeem van de SvA is opgebouwd.
- Objecten en elementen: beschrijving van de verschillende objecten en elementen waaruit het systeem bestaat.
- **Kernkwaliteiten:** beschrijving en analyse van de bestaande kernkwaliteiten in het gebied op het niveau van de linie als geheel en de kernkwaliteiten op het niveau van drie deelgebieden in de Stelling van Amsterdam-Noord. De Outstanding Universal Value (OUV) vormen de basis.
- **Uitgangspunten voor ontwikkelingen:** de samenhang tussen de kernkwaliteiten binnen het gebied en uitgangspunten bij ontwikkelingen.

De stappen zijn als volgt uitgewerkt:

- **Hoofdstuk 1**, deze inleiding, legt uit wat de aanleiding en het doel van de Gebiedsanalyse Stelling van Amsterdam-Noord is.
- **Hoofdstuk 2** is een typering van het huidige ruimtelijke karakter van Amsterdam-Noord.
- **Hoofdstuk 3** legt uit hoe het verdedigingssysteem van de Hollandse Waterlinies werkt en wat de kenmerken en bijbehorende elementen van de Hollandse Waterlinies als geheel zijn.
- **Hoofdstuk 4** beschrijft vervolgens hoe de Stelling van Amsterdam in het landschap van Amsterdam-Noord is ingepast en wat de belangrijkste kenmerken van de Stelling in Amsterdam-Noord zijn.
- **Hoofdstuk 5** licht toe waarom er met drie deelgebieden wordt gewerkt, en analyseert de specifieke kenmerken en kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam-Noord per deelgebied.
- **Hoofdstuk 6** geeft uitgangspunten en ruimtelijke principes aan die helderheid geven hoe er bij ontwikkelingen voor gezorgd kan worden dat de kernkwaliteiten duurzaam in stand worden gehouden, niet worden aangetast en hoe deze kunnen worden ingezet ter versterking van de waarde en kwaliteit van het gebied. Deze uitgangspunten worden beschreven op verschillende schaalniveaus: de Hollandse Waterlinies als geheel, het specifieke deelgebied, ensembles en aandachtsgebieden binnen het deelgebied, en voor de losse linie-elementen.

# 2 KARAKTER VAN HET GEBIED

De 'Stelling van Amsterdam-Noord' strekt zich uit van het Markermeer tot aan de kustzone van de Noordzee. Het is een open gebied. Agrarisch gebruik en natuurgebieden wisselen elkaar af. Purmerend en Zaanstad liggen als grotere stedelijke agglomeraties nog binnen de defensieve ring rondom Amsterdam.

## Huidige situatie

De A7 doorsnijdt de Stelling bij Purmerend en de A9 bij Uitgeest. De spoorwegen van Amsterdam naar Hoorn en naar Alkmaar passeren de verdedigingslinie ongeveer op de zelfde plaats. Daartussen is het landelijk en rustig met mooie dijkroutes voor wandelaars en fietsers en mooie vaarververbindingen voor waterrecreanten.

## Landschappelijk karakter

De 'Stelling van Amsterdam Noord' ligt dwars door 'Laag Holland' het waterlandschap van veenpolders en klassieke droogmakerijen. De Beemster is daarvan de exponent en zelf eveneens Unesco Werelderfgoed. Het is een Hollands landschap, met polders, stolpen, water, molens en ruime vergezichten. Agrarisch gebruik overheerst, en wordt gecombineerd agrarisch beheer en met als natuur aangewezen gebieden. Het netwerk van dijken en watergangen maakt het een geliefd gebied voor recreatievaart en fietsers. De wisselingen van de seizoenen binnen zowel agrarische activiteiten als de natuur bepalen de dynamiek in het gebied.

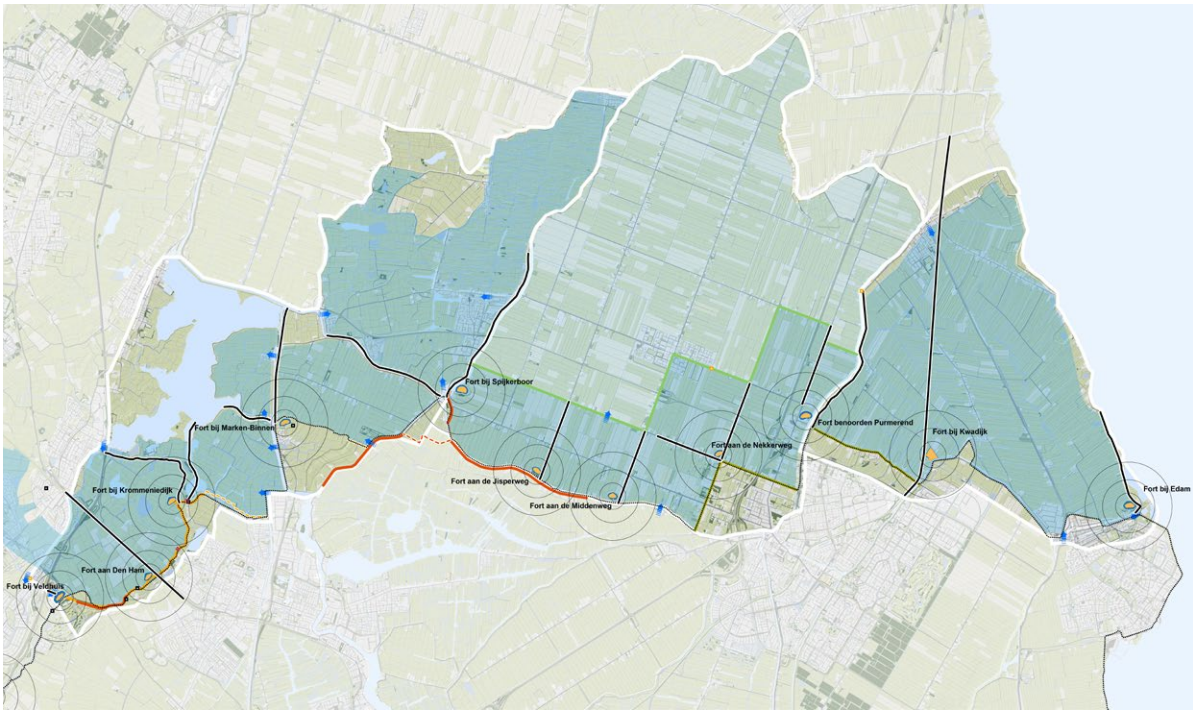


Polder de Zeevang ligt direct aan het Markermeer. De dijk vormt een heldere lijn tussen beiden. De grote openheid van het water gaat over in de openheid van het veenpolderlandschap. Edam vormt daarin een herkenbaar silhouet. De stad verbindt de kust met de droogmakerij De Purmer. Deze wordt steeds meer ingenomen door de stad Purmerend. Purmerend ligt voor de andere helft in het veengebied ten zuiden van Zeevang. Het contrast tussen de diepliggende droogmakerij en het natte veenweide gebied van Zeevang is sterk. De Zeevang is net als het Markermeer Natura 2000 gebied.

Ten westen van Purmerend ligt het droogmakerijlandschap van de Beemster. Met de beplante ringdijk is de Beemster helder te onderscheiden in de omgeving. Het kenmerkende rasterpatroon van beplante wegen bepaalt de ruimte in de droogmakerij. De Beemster is agrarisch gebruikt. Aan oost en zuidzijde liggen de Eilandspolder en het Wormer-en Jisperveld. Deze veengebieden kennen nog veel melkveehouderijen, gemengd met natte natuurgebieden. Tussen de veengebieden liggen kleinere droogmakerijen als watermerken in het landschap.

De aanwezigheid van water domineert het beeld rondom het Alkmaardermeer. Een stelsel van vaarten, meertjes en natte veeneilanden vormen een gevarieerd waterlandschap. Het Alkmaardermeer loopt aan de zuidzijde via de Uitgeester- en Heemstederbroekpolder over in de zeekleipolders van het Wijkermeer en het IJmeer. Het is een open gebied. Aan de westzijde ligt het kustlandschap van Noord-Kennemerland. Uitgeest en Heemskerk liggen hier op de hogere strandwallen. De grens tussen open en gesloten landschap wordt nu door de snelweg A9 gemarkeerd. Aan de oostzijde begrenzen de woongebieden van Krommenie en Assendelft het gebied. De polders zijn grotendeels in agrarisch gebruik.

In dit landschap liggen belangrijke cultuurhistorische waarden die veel over de oorsprong en de ontwikkeling van het gebied vertellen. Een rijk geschiedenis van de strijd met water en het winnen van land, waarin ook de Stelling van Amsterdam een bijzondere plek in neemt. De Stelling heeft bewust gebruik gemaakt van de landschappelijke kenmerken en maakt deze op haar manier leesbaar.




*Deelgebied Stelling van Amsterdam Noord.*

# 3 DE HOLLANDSE WATERLINIES

Zowel de Nieuwe Hollandse Waterlinie als de Stelling van Amsterdam zijn waterlinies. Het belangrijkste principe daarvan is onderwaterzetting (inundatie) van land, zodat de vijand het te verdedigen gebied niet kan doortrekken. Het water houdt de vijand letterlijk op afstand.



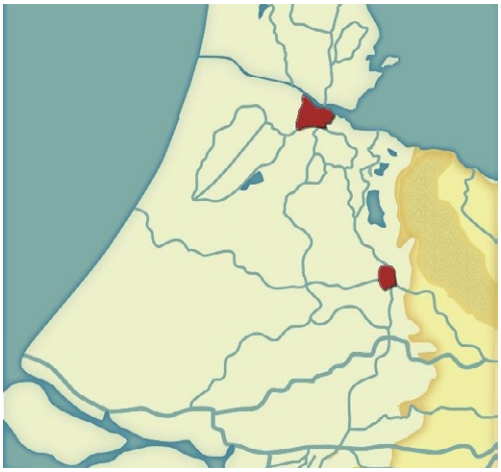
## Hollandse Waterlinies, hoe werkt het systeem

Een waterlinie heeft een 'veilig' binnengebied en een 'onveilig' gebied daarbuiten. Een deel van het onveilige gebied (ca. 5 km) kon onder water worden gezet. Daartussen ligt een lijn (hoofdweerstandslijn of hoofdverdedigingslijn) die vaak samenvalt met de grens tussen het wel en niet onder water te zetten gebied (inundatiekering). De hoofdweerstandslijn sluit het veilige gebied af. Op kwetsbare plekken, zoals bij doorgaande (water-)wegen en spoorlijnen werden verdedigingswerken (fort, batterij e.d.) gebouwd om zo de potentiële toegang te beveiligen met geschut en manschappen. Deze accessen waren vaak niet te inunderen. Het inundatiewater werd via een stelsel van sluizen in rivieren en kanalen aangevoerd.

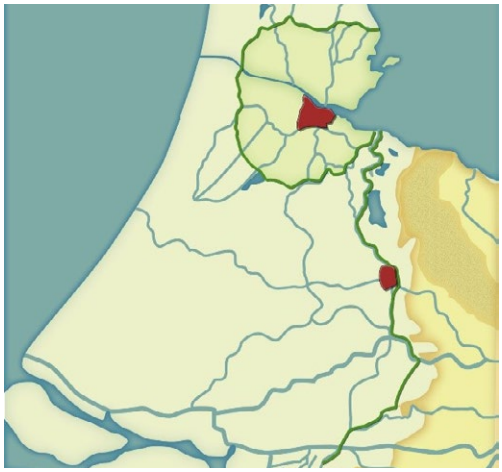
Over grote lengte zijn deze hoofdlijnen van de Hollandse Waterlinies in het Nederlandse landschap terug te vinden. Toch laten de linies zeker geen uniform beeld zien. Het systeem moest in de praktijk steeds worden aangepast en verfijnd, als gevolg van de terreinkenmerken van de verschillende landschapstypen en de aanwezigheid van steden en dorpen, maar ook als reactie op ontwikkelingen in militaire en civiele techniek (zoals stoommachines, spoorlijnen en typen sluizen).

## Kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies op basis van de OUV

Om de status van werelderfgoed te krijgen, moet een erfgoedsite (cultuur, natuur of combinatie van beide) van Outstanding Universal Value (OUV) zijn, van uitzonderlijke universele waarde. Het erfgoed is dan uniek en onvervangbaar. De OUV wordt bepaald aan de hand van een set specifieke criteria. In het Nominatiedossier van de Hollandse Waterlinies (zie hoofdstuk 1) is een Statement of Outstanding Universal Value (SOUV) opgenomen, een motivatie waarom de site werelderfgoed-waardig is. Deze SOUV sluit aan bij de eerder geformuleerde SOUV van de Stelling van Amsterdam, aangewezen als werelderfgoed in 1996, en geeft de toegevoegde waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie ten opzichte van de Stelling aan.



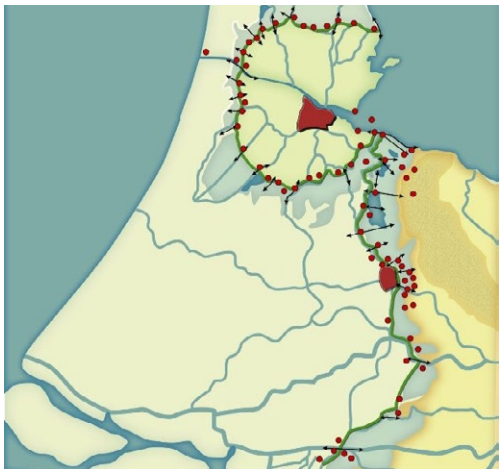
*Bestaande landschap en terreinkenmerken als basis.*



*Hoofdweerstandlijn als grens tussen 'veilig' binnengebied en een 'onveilig' buitengebied.*



*Stelsel van hoofdinlaatpunten voor inundatie van het "onveilige" buitengebied.*

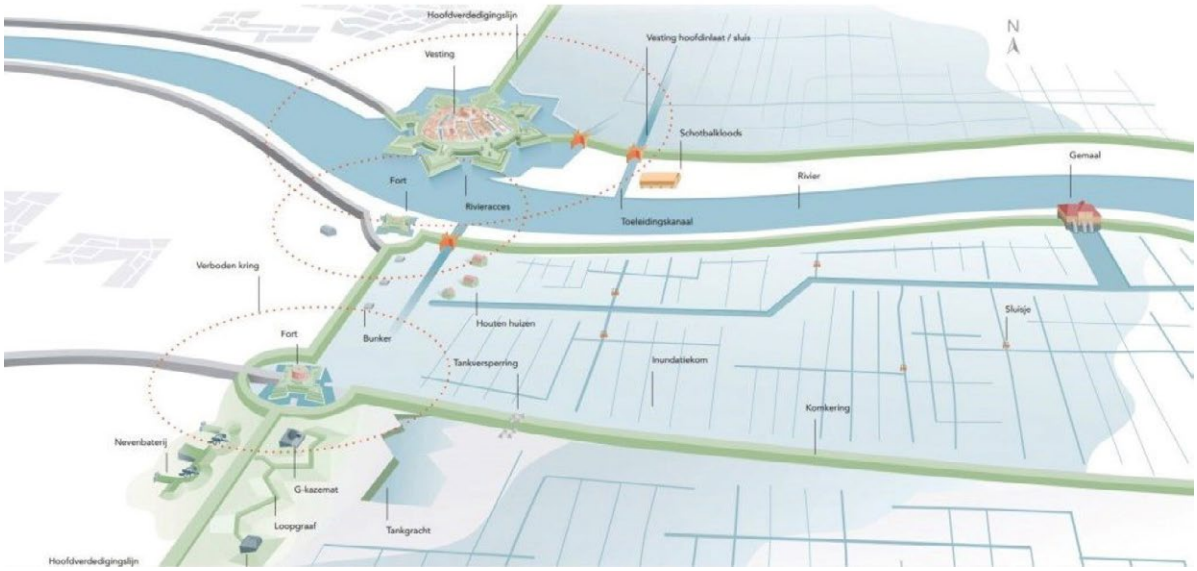


*Forten en batterijen op accessen, de kwetsbare plekken.*

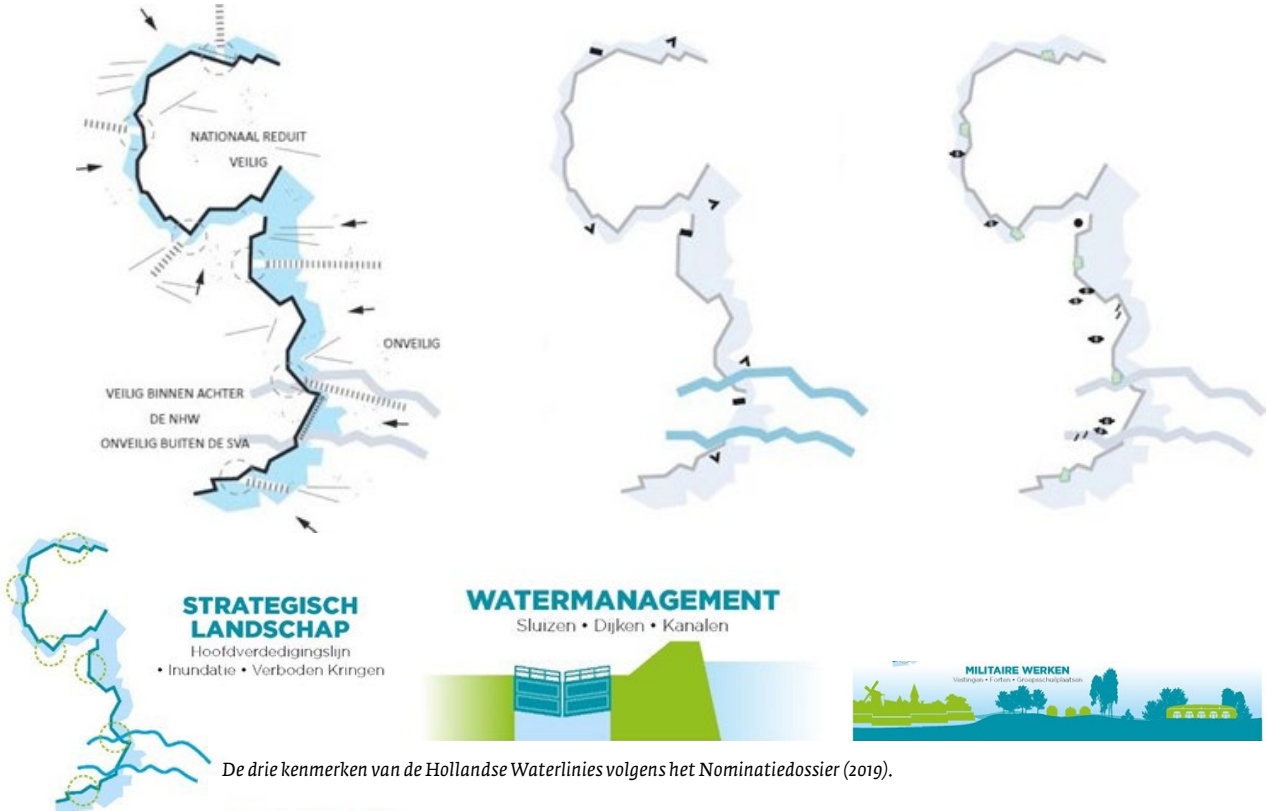
De SOUV noemt voor de Hollandse Waterlinies drie hoofdkenmerken die samen de OUV bepalen: het strategisch landschap, de waterstaatkundige werken en de militaire versterkingen. De hoofdkenmerken zijn vervolgens, met het oog op de doorwerking in Nederlandse ruimtelijke context, uitgewerkt in drie kernkwaliteiten. De drie kernkwaliteiten zijn:

1. Strategisch landschap: hoofdweerstandslijn, inundatiekommen en komkeringen, accessen, verboden kringen en houten huizen;
2. Watermanagementsysteem: waterwegen en inundatiekanalen (rivieren, inundatie- en toevoerkanalen), dijken en kaden (rivierdijken en polderkaden), inundatiesluizen (hoofdinlaatsluizen en verspreidingsluizen), ondersteunende waterwerken (dammen, duikers, gemalen, inundatiekommen, doorlaatsluizen, schotbalkenloodsen, plofsluizen/duikers);
3. Militaire werken: vestingen, forten, werken, batterijen, stellingen, kazematten, groepsschuilplaatsen, andere militaire objecten (loopgraven, tankgrachten, versperringen, gedekte wegen).

Alle landschappelijke en gebouwde elementen samen (de attributen) geven uitdrukking aan de OUV/ kernkwaliteiten.




*Strategisch landschap, Militaire werken, Watermanagement*




*De drie kenmerken van de Hollandse Waterlinies volgens het Nominatiedossier (2019).*

# 4 DE STELLING VAN AMSTERDAM-NOORD

We zoomen nu in op het gebied 'Stelling van Amsterdam-Noord' dat onderdeel van de Stelling vormt. Dit hoofdstuk gaat in op hoe de Stelling hier in hoofdlijnen is opgebouwd en welke kenmerken en kernkwaliteiten het heeft. En het geeft een beeld van hoe de Stelling een plek heeft gekregen binnen de karakteristieken en mogelijkheden die het landschap bood.

## 4.1 Een stukje geschiedenis

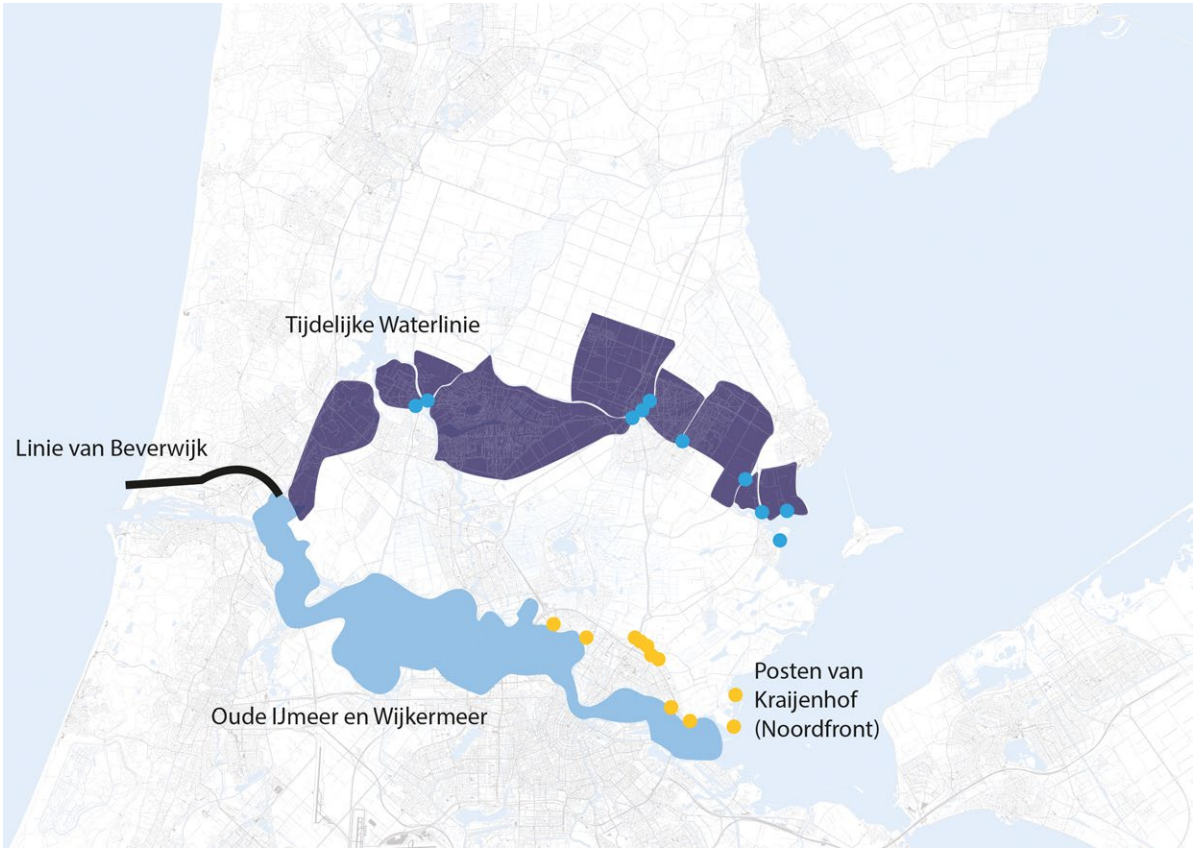
De dreiging van een vijandelijke aanval op Amsterdam kwam voornamelijk uit het zuiden, over het vaste land. Om de aanvallen af te slaan werd het middel inundatie al vanaf de 17e eeuw strategisch ingezet. In 1799 landden echter de Engelsen, ondersteund door Russische troepen, op het strand bij het huidige Julianadorp in de Kop van Noord-Holland. Nederland viel onder de heerschappij van de Fransen, die in conflict waren met Rusland en Engeland.

Er werd een duinstelling bij Beverwijk opgetrokken en een waterlinie opgebouwd tussen Monnickendam, Purmerend, Knollendam tot aan Beverwijk. Deze linie lag iets zuidelijker dan de huidige de Stelling van Amsterdam. De posten of batterijen om de accessen te verdedigen werden ter plekke opgeworpen. Het tempo van de oorlogsvoering gaf daar voldoende gelegenheid toe. De Engelsen en Russen hebben een poging gewaagd Amsterdam te bereiken via de duinen en strandwallen, maar zijn niet voorbij de verdedigingslinie gekomen. Uiteindelijk is de invasie afgeblazen en zijn de Engelsen en Russen weer vertrokken.



De tijdelijke verdedigingslinie werd weer afgebroken en leeggemalen. Een permanente verdediging werd niet noodzakelijk geacht. Om op een mogelijke toekomstige aanval voorbereid te zijn, is ter hoogte van de duinstelling uit 1799, in het begin van 1800 de Linie van Beverwijk aangelegd. Deze linie bestond uit een stelsel van aardenwerken lunetten van de kust tot aan het Wijkermeer. Maar al snel werd het nut daarvan in twijfel genomen, waarop het kostbare onderhoud werden gestaakt.

In het begin van de 19e eeuw werden verdedigingswerken op de noordoever van het IJ gebouwd. Deze vormden onderdeel van de Posten van Kraijenhoff, een linie vrij dicht rond Amsterdam, de voorloper van de Stelling van Amsterdam.



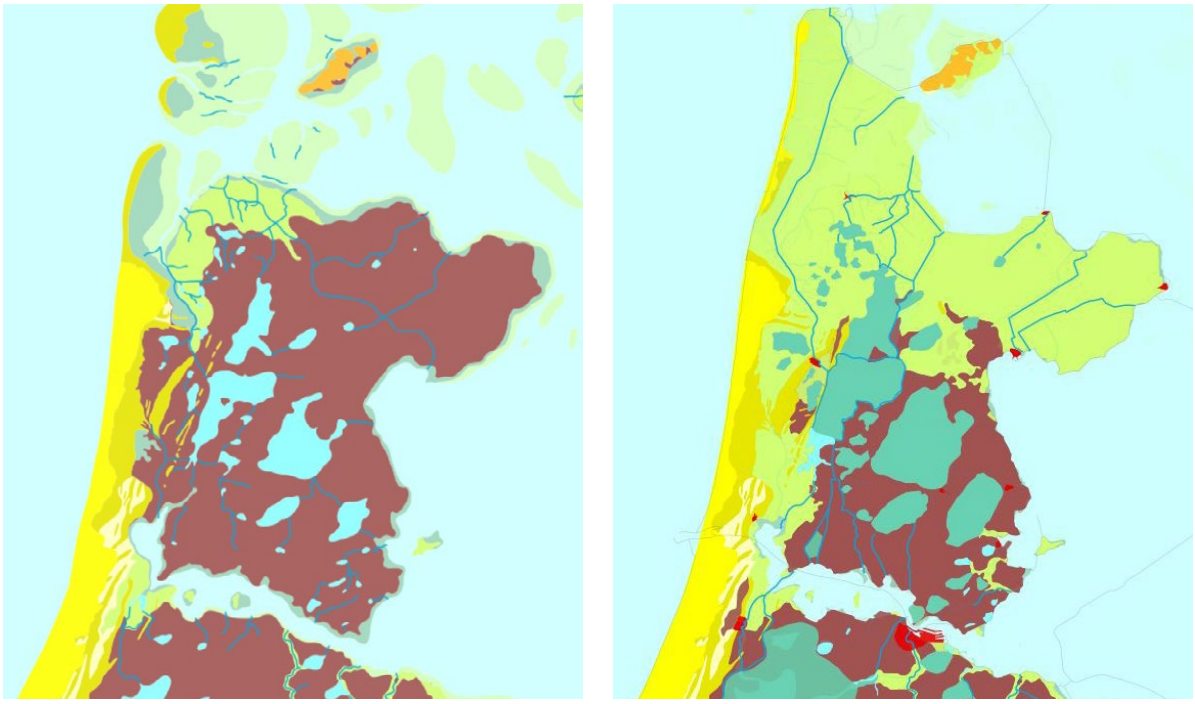

*Indicatie van de ligging van de Linie van Beverwijk in de duinen en binnenduinrand, de tijdelijk opgeworpen 'Noord-Hollandse Waterlinie' en de Posten van Kraaijenhof ten noorden van het IJ.*

## 4.2 Linielandschap

De ligging van de hoofdweerstandslijn en het bijbehorende linielandschap van de Stelling van Amsterdam werden bepaald door twee factoren. Ten eerste moest de linie voldoende afstand houden tot Amsterdam (ca. 15-20 km vanuit het centrum van Amsterdam), in verband met vijandelijk geschut en wilde men voldoende landbouwgrond binnen de verdedigingsring opnemen.

Ten tweede moesten er mogelijkheden zijn voor inundatie. Deze waren met de veenpolders en droogmakerijen in ruime mate aanwezig in 'Laag Holland'. Dit maakte het gebied ten noorden van Amsterdam van nature eenvoudiger te verdedigen. Dit is onder meer zichtbaar door de grote afstand tussen de forten ten westen van de Beemster en het ontbreken van batterijen en betonnen werken. Deze zijn wel te vinden in het westen van de Stelling van Amsterdam-Noord, waar de smalle linie langs de kustzone met een boog de natte Hollandse polders in draait.

De prioriteit van fortenbouw van de Stelling van Amsterdam lag in het zuiden en het westen. Deze gebieden waren lastiger te verdedigen en daarnaast leek een vijandelijke aanval hier meer waarschijnlijk dan vanuit het noorden. Om die reden is later gestart met de bouw van het noordelijke gedeelte van de Stelling van Amsterdam, met als gevolg dat daar de modernste typen forten te vinden zijn.



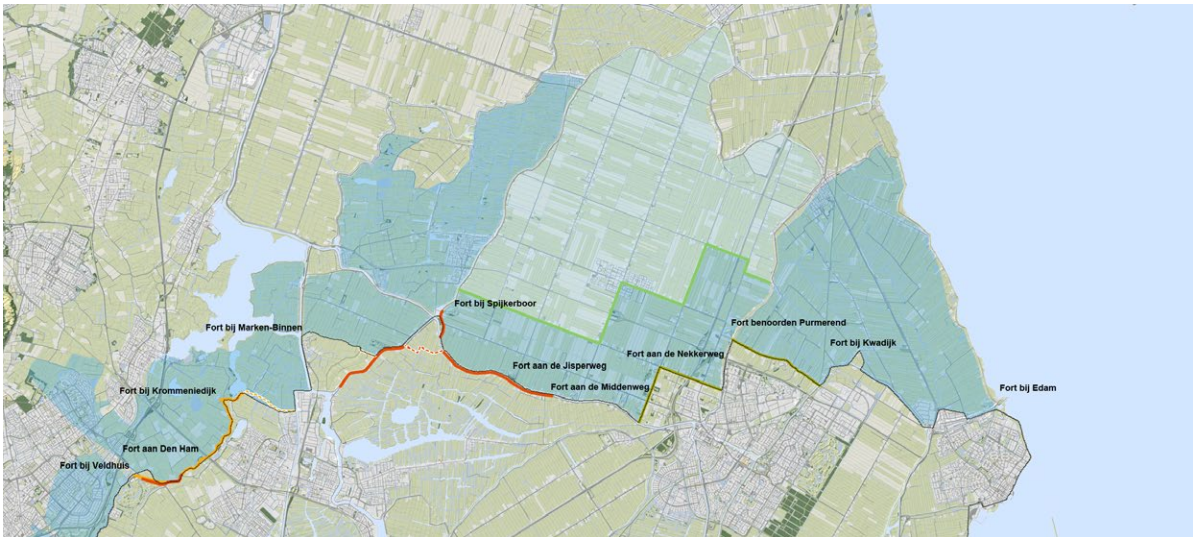
*De lagune van 'Laag-Holland' met veenpolders en meren vóór de droogmakerijen (ca. 1600 n. Chr.) en daarna (ca. 1850 n.Chr.) (bron: https://www.cultureelerfgoed.nl/onderwerpen/bronnen-en-kaarten/overzicht/paleografische-kaarten).*

**Samengeregen hoofdweerstandslijn**

De hoofdweerstandslijn is samengesteld uit bestaande (oorspronkelijk) waterkerende dijken en speciaal voor de Stelling aangelegde liniewallen. Ook werden er wegen of dijken waarover de hoofdweerstandslijn liep hoger gemaakt om een inundatie te kunnen keren.

De dijklichamen vormden ook meteen dekking voor manschappen en materieel en de verplaatsing daarvan. Daarom werden liniewallen langs bestaande wegen gelegd of er werden achter reguliere dijken waar nodig 'gedekte gemeenschapswegen' aan de voet van de dijken aangebracht. Het woord gemeenschap wijst naar de verbindende functie tussen de verschillende forten, batterijen en magazijnen verder achter de linie. De samenstelling van het tracé van de hoofdweerstandslijn van de Nauernasche Vaart tot aan Fort bij Veldhuis is hiervoor exemplarisch: een liniewal om en door Krommeniedijk, een met de kronkelende weg 'Busch en Dam' meegelegde liniewal, een achter een voormalige zeedijk gelegde gemeenschapsweg, en een rechte liniewal, dwars door het landschap.

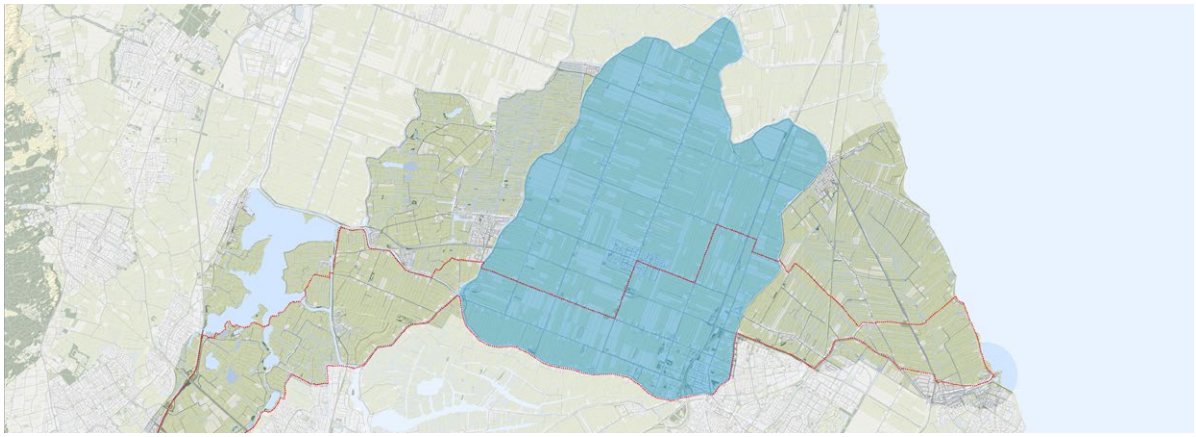
Opvallend in de Stelling van Amsterdam-Noord is dat de hoofdweerstandslijn door de Beemster en door Kwadijk geen dekking geeft. Er is geen liniewal, maar een verhoogde weg en kade.




*Hoofdweerstandslijn met liniewallen (oranje), gedekte gemeenschapswegen (rood) en opgehoogde hoofdweerstandslijn (geel).*

**Dubbel Unesco-Werelderfgoed**

De Stelling van Amsterdam maakt gebruik van de Beemster. De exemplarische droogmakerij die symbool staat voor de Nederlanders als vernuftige waterbouwers en landaanwinners. Beide zijn Unesco Werelderfgoed. De Stelling van Amsterdam is sinds 1996 werelderfgoed en in 2021 samengegaan met de Nieuwe Hollandse Waterlinie in 'Hollandse Waterlinies'. Droogmakerij de Beemster is sinds 1999 werelderfgoed.



*Begrenzing Unescowerelderfgoed 'De Beemster' (blauw) en 'Hollandse Waterllinies' (rode contour).*

**Linielandschap na WOII**

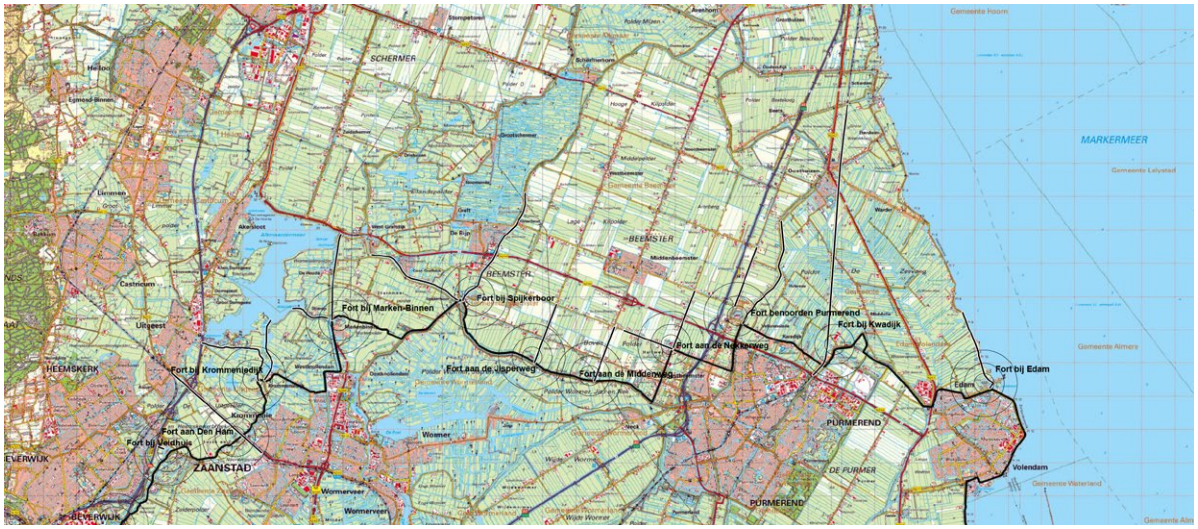
Het linielandschap aan de onveilige zijde, buiten de hoofdweerstandslijn moest open en verdedigbaar blijven. Dat was in verschillende wetgeving verankerd, zoals de Kringenwet. De Kringenwet werd in 1963 ingetrokken. In de Stelling van Amsterdam-Noord heeft dat nauwelijks tot verdichting geleid. De perifere ligging en het agrarische gebruik van het gebied boden daar geen aanleiding toe. Dat, en het landschap van veenpolders en droogmakerijen, maakt de Stelling van Amsterdam-Noord in de huidige situatie nog zeer inzichtelijk en in grote lijnen gaaf. De bebouwing is aan de veilige zijde rondom Zaanstad en Purmerend wel opgerukt.




*Verstedelijking en infrastructuur in de Stelling van Amsterdam Noord rond 1950 (bron: topotijdreis).*




*Verstedelijking en infrastructuur in de Stelling van Amsterdam Noord rond 2020 (bron: topotijdreis).*




*Verstedelijking en infrastructuur in de Stelling van Amsterdam Noord rond 2020 (bron: topotijdreis).*

## 4.3 Kernkwaliteiten op hoofdlijnen

De kernkwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie voor Stelling van Amsterdam-Noord zijn overgenomen uit het Nominatiedossier Hollandse Waterlinies uit 2019 (2.A.2 Landschappelijk karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). De kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam-Noord worden daarin onderscheiden in drie deelgebieden, namelijk: Noordelijk Veenlandschap I, Droogmakerij Beemster en Noordelijk Veenlandschap II.

**Noordelijk Veenlandschap I**

Strategisch landschap

- Herkenbare Hoofdweerstandslijn door de rand van de droogmakerij.
- Duidelijke binnen- en buitenzijde van de Stelling, door nat karakter aan de buitenzijde en verstedelijking aan de binnenzijde.
- Verboden kringen zijn nog open.
- Duidelijke relatie met het acces (spoorlijn) bij Fort bij Kwadijk en de zeedijk bij Fort bij Edam.

Watermanagement

- Duidelijk grens zuidzijde inundatievlak.
- Diffuus aan de noordzijde (planologische grens), het oorspronkelijke inundatievlak is wel duidelijk begrensd.

Militaire Werken

- Twee forten herkenbaar in het landschap.
- Onderlinge zichtrelaties herkenbaar.

**Droogmakerij Beemster**

Strategisch landschap

- Duidelijk herkenbare hoofdweerstandslijn door rand Beemster.
- Geen duidelijke binnen- en buitenzijde: zowel binnen- als buitenzijde is open gebied, maar ook heeft juist de binnenzijde een nat karakter.
- Verboden kringen zijn nog grotendeels open.
- Beemster is ordenend t.o.v. de Stelling van Amsterdam.

Watermanagement

- Duidelijke grens zuidzijde inundatievlak.
- Planologische grens van de Stelling is bepaald op patroon van de Beemster, minder herkenbaar; oorspronkelijke inundatieveld omvatte gehele droogmakerij en had wél een duidelijke grens.
- Markante waterwerken aanwezig.

Militaire Werken

- Duidelijke en herkenbare roten als eilanden in het landschap.
- Forten duidelijke relatie met de rand van de Beemster (ringvaart en -dijk).
- Onderlinge zichtrelaties goed herkenbaar.

**Noordelijk Veenlandschap II**

Strategisch landschap

- Hoofdweerstandslijn niet goed herkenbaar, wordt gevormd door lage kade.
- Duidelijke binnen- en buitenzijde door stad aan binnenzijde.
- In het westelijk deel is binnen-buiten minder goed herkenbaar: hier ligt de stad ook aan de buitenzijde; Stelling ligt ingeklemd tussen stedelijk gebied (waardoor het Stellinggebied wel duidelijk begrensd is).
- Verboden kringen open.

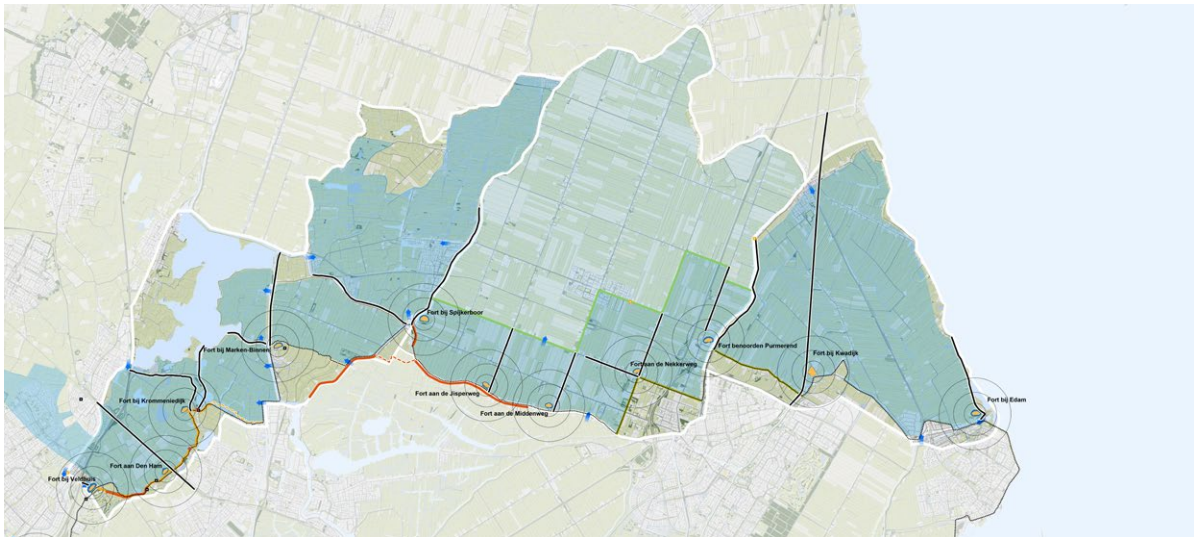
Watermanagement

- Noordzijde loopt inundatiegebied over in plassengebied.
- Westelijke deel inundatiegebied ingeklemd tussen twee stedelijke enclaves, daardoor wel duidelijk begrensd.

Militaire Werken

- Forten losse en opvallende positie in het landschap.
- Onderlinge zichtrelaties goed herkenbaar.

De kernkwaliteiten voor Stelling van Amsterdam-Noord worden in het volgende hoofdstuk uitgewerkt en aangescherpt voor de drie deelgebieden Noordelijk Veenlandschap I, Droogmakerij Beemster en Noordelijk Veenlandschap II.




*Indeling deelgebieden, oost: Noordelijk Veenlandschap I (Polder Zeevang) , centraal: Droogmakerij Beemster, west: Noordelijk Veenlandschap II.*

# 5 DE STELLING VAN AMSTERDAM-NOORD

## NOORDELIJKE VEENWEIDEGEBIEDEN I, DROOGMAKERIJ BEEMSTER, NOORDELIJKE VEENWEIDEGEBIEDEN II

Dit hoofdstuk gaat in op de specifieke kenmerken en kernkwaliteiten van het gebied Stelling van Amsterdam-Noord en wordt uitgewerkt in drie gebieden; Noordelijk Veenlandschap I, Droogmakerij Beemster en Noordelijk Veenlandschap II. De verschillende landschappelijke eigenschappen hebben geleid tot een daarop toegesneden uitwerking van het verdedigingssysteem.

### 5.1 Het landschap voor WOII

De Stelling van Amsterdam-Noord is ingebed in 'Laag Holland'; een landschap van veenpolders en monumentale 17e-eeuwse droogmakerijen zoals de Beemster en de Purmer. De Stelling loopt hier van de kust van het Markermeer bij Edam tot het landschap van strandwallen en -vlakten in het westen bij Heemskerk.

**Veenlandschap**

Het landschap dat nu wordt aangetroffen, vindt de basis in een uitgestrekt veenlandschap. Het moerassige natuurlandschap bestond hoofdzakelijk uit veenkussens en veenrivieren die het overtollige water afvoerden. Het Noord-Hollandse veenkussen liep van noord naar zuid en vormde een waterscheiding. Veenrivieren zoals de Bamestra, de Wormer, de Schermer en de Zaan voerden water af naar het zuidwesten. Ze kwamen samen ter hoogte van het huidige Alkmaardermeer om via de Kromme Ye af te stromen naar het Wijkermeer en IJmeer. Het Ye (door Zeevang) en de Purmer stroomden af naar het oosten richting de zich steeds meer uitbreidende Zuiderzee.

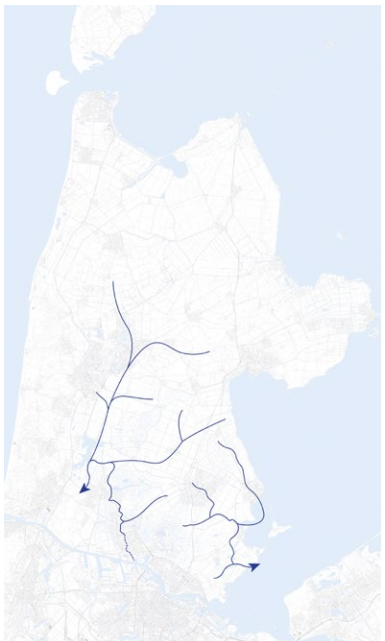


**Veenpolderlandschap**
Vanaf de Middeleeuwen werd het veen ten behoeve van landbouwgronden in gebruik genomen. In het begin voornamelijk vanaf de bewoonde binnenduinrand en de mondingen van de veenrivieren. De eerste ontginningen waren vrij spontaan wat tot een vrij onregelmatig patroon van sloten en kavels leidde. Na de eerste ontginningen stapte men over op een meer planmatige aanpak. De veenrivieren vormden daarvoor de basis van waaruit werd gewerkt. Loodrecht hierop ontstonden langgerekte verkavelingsstructuren (strookverkaveling) die meewaaieren met de loop van de riviertjes. De ontginningen trokken vervolgens steeds dieper de veengebieden in.

Door de afwatering van de ontgonnen landbouwgronden klonk het veen in en daalde de bodem. De voormalige waterscheiding van het veenkussen in Noord-Holland wordt op diverse plaatsen doorbroken. De Zuiderzee kreeg meer invloed in het gebied door de stijging van de zeespiegel en het zoute water kon door de nieuwe verbindingen steeds dieper het veengebied in trekken. Door getijdestroming, golfslag en wind erodeerde het kwetsbare lage land langs de veenstromen. Er ontstonden plassen en meren, waar de wind steeds meer invloed op kreeg. Het veenontginnings-landschap brak daardoor uiteen in fragmenten van veeneilanden.

Om de landbouwgronden tegen overstromingen en verdere afslag te beschermen werden dijken aangelegd. De dijken werden op afstand van de water- en vloedlijn gepositioneerd, zodat het voorland de kracht van de golven kon breken voordat de dijk bereikt werd. De eerste dijken lagen vooral langs de kustlijn van de Zuiderzee, maar in het binnenland waren op den duur dijken nodig om de nog bestaande veeneilanden te behoeden voor overstromingen. De dijken werden in de loop van de 12e en 13e eeuw aaneengeschakeld tot ringdijken zoals de Westfriese Omringdijk, en de ringdijken om de Waterland, Westzaan en Zeevang. De mondingen van de veenrivieren werden daarbij ook afgedamd. Om het water af te voeren werden sluizen aangelegd die het overtollige water bij eb konden spuien op het buitenwater.

Tussen het zuiden van Waterland en Westzaan en het noorden van de Westfriese Omringdijk was een lagune ontstaan met een uitgebreid stelsel van meren. Deze meren behielden de naam van de veenrivieren van waaruit ze waren ontstaan zoals; Purmer, Beemster en Schermeer. Centraal in het gebied lag nog het omdijkte Schermereiland en losse stukjes veeneilanden die voor een deel omkaad werden. Voor een periode stond de lagune nog onder invloed van de zee. De meeste waterlopen die daarmee in open verbinding stonden werden in de 14e eeuw afgedamd. De namen Schardam, Volendam, Monnickendam en Zaandam verwijzen naar de belangrijkste gedichte zeegaten. Via een gegraven haven, het Oorgat, van Edam (dat eerst via het Ye in verbinding stond met de zee) en de Crommenije bleef het gebied onder invloed van getij en zout water. De afdamming van deze zeegaten vond ruim een eeuw later plaats. ‘Den Dam’ onder Krommenie is nog zeer herkenbaar omdat het als hoge voormalige zeedijk van het Wijkermeer in het landschap ligt.



*Veenlandschap met veenrivieren.*



*Veenpolderlandschap met omringdijken.*



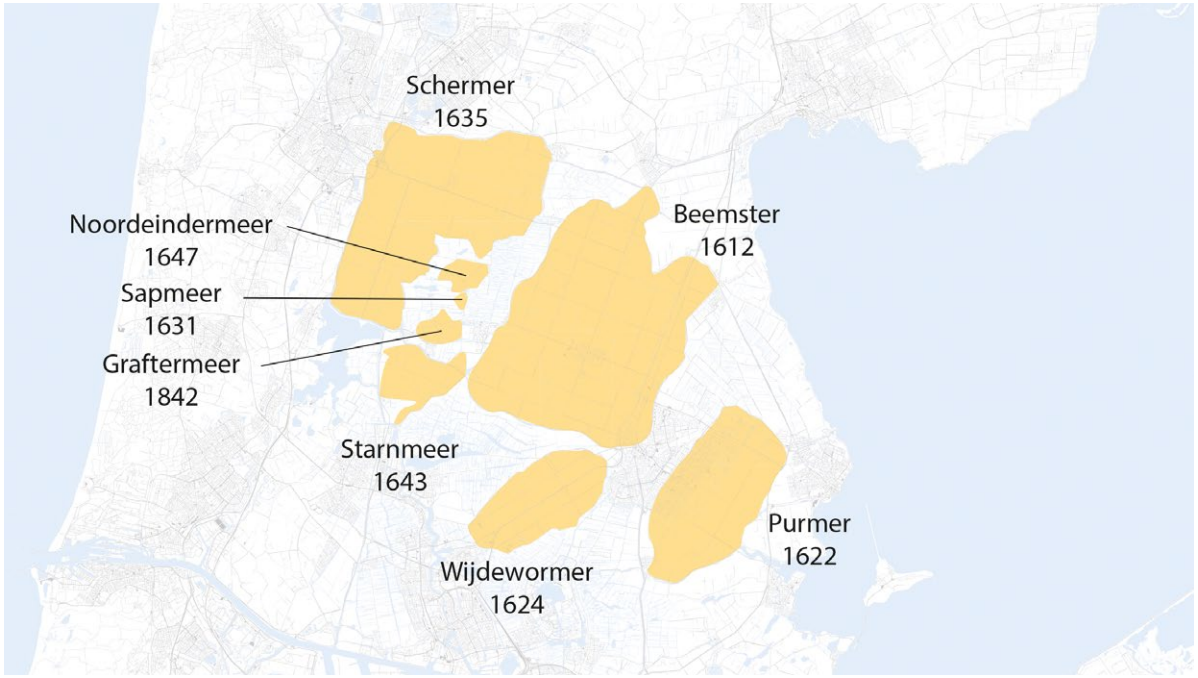
*Droogmakerijlandschap.*

**Droogmakerijlandschap**

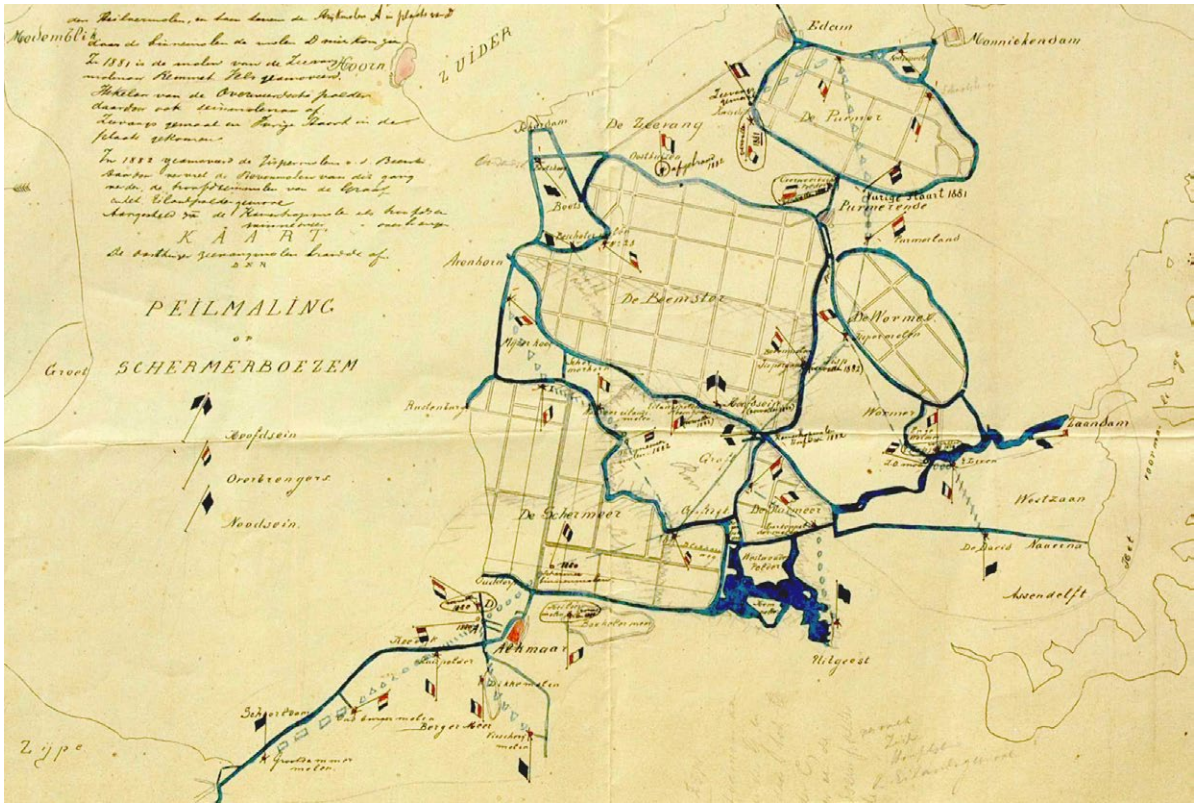
De grote meren vormden nog steeds een gevaar voor het omdijkte landbouwgebied. Al begin 16e eeuw werden er daarom plannen gemaakt voor het droogmaken van de meren om dit gevaar te beteugelen. Echter de techniek was nog niet toereikend om dergelijke omvangrijke meren droog te leggen. De eerste kleine droogmakerijen werden in het midden van de 16e eeuw rondom Alkmaar gerealiseerd. Vanaf dat punt ontwikkelden kennis en techniek zich snel. De aanleg van een droogmakerij begon met de aanleg van een ringvaart en ringdijk. Het tracé daarvan werd bepaald aan de hand van de contouren van het meer en de bestaande dijken om de veenpolders. De ringdijk werd waar mogelijk op buitendijks land aan de randen van het meer gelegd met materiaal uit de te graven ringvaart. Met windmolens werd vervolgens het water uit het meer naar de ringvaart gemalen totdat het meer droog viel. Daarna werd de meerbodem ingericht met sloten en wegen en in cultuur gebracht door de nieuwe bewoners.

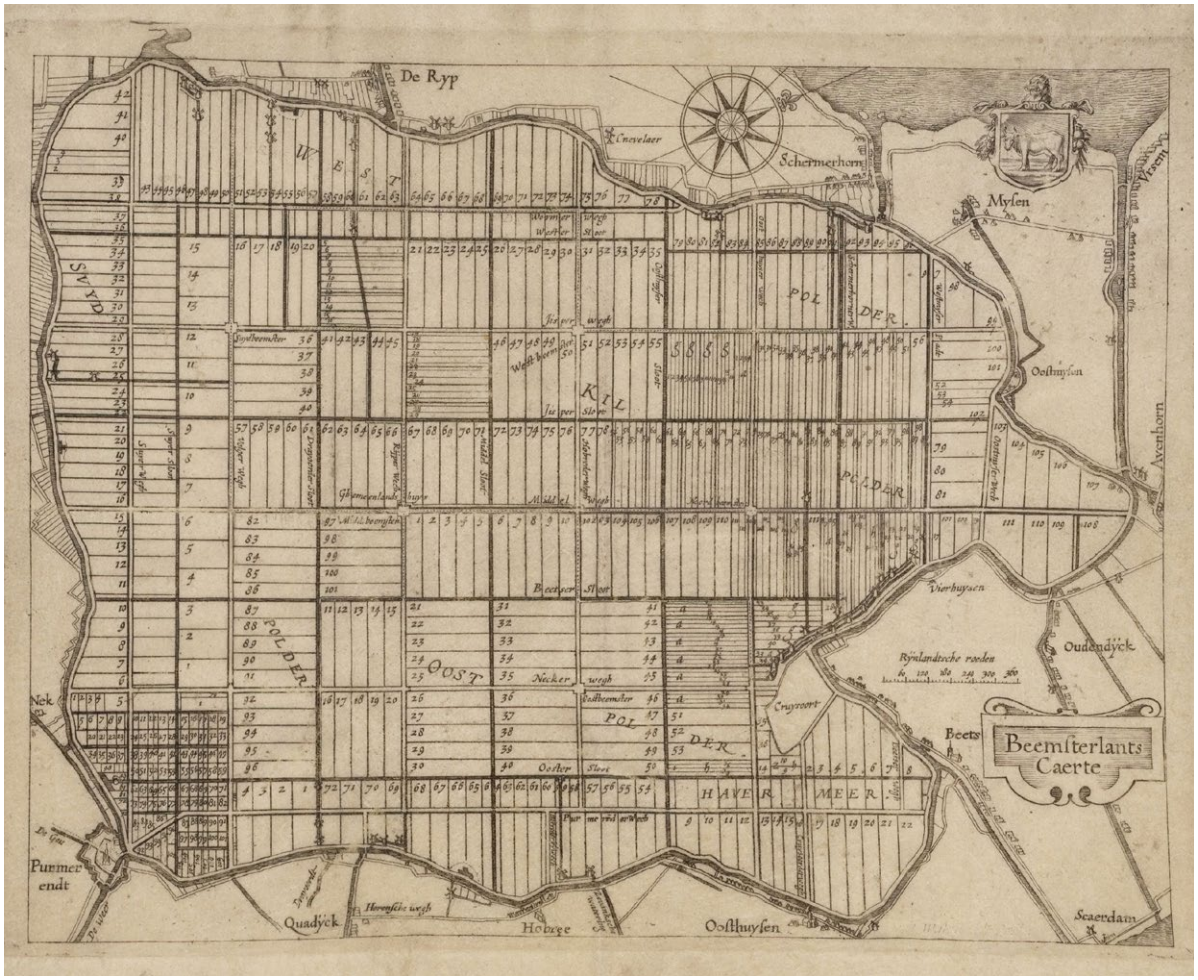
De plannen voor het leegmalen van de Beemster werden opgepakt en in 1607 begon de bedijking. Na enige tegenslag viel de Beemster in 1612 droog. De Purmer volgde in 1622, de Wijde Wormer in 1624 en de Schermer in 1635. Een aantal kleinere meren en plassen die nog open waren werden uiteindelijk ook drooggemaakt; Het Starnmeer (1643), het Noordeindermeer (1647), het Sapmeer 1656, en veel later nog het Graftermeer in 1842. Met het droogmaken van de meren ontstond een heel nieuw landschapstype in het omdijkte veenlandschap. Een diep liggende contramal van het veenpolderlandschap met een orthogonale structuur van rechte wegen en sloten.

Het Alkmaardermeer is niet drooggemaakt. Het meer heeft grillige vormen, voortkomend uit de samenkomst van veenrivieren. Het meer is onderdeel van de Schermerboezem waarin het water uit de veenpolders en de droogmakerijen wordt verzameld en afgevoerd wordt naar zee. Oorspronkelijk ging dat via de Crommenije. De aanleg van de Schermer betekende een flinke reductie van de omvang van de boezem. Daarom is door ‘Uitwaterende Sluizen’, het bestuur van de Schermerboezem, een goede afvoer van water als voorwaarde gesteld om de Schermer te mogen droogleggen. Opwaardering van de Crommenije bood voor dat doel geen soelaas. Daarom is de Nauernasche Vaart door de polder Westzaan richting het IJ gegraven. Dergelijke waterverbindingen werden veel voorgeschreven bij het droogleggen van het merengebied om overbelasting van de Schermerboezem te voorkomen. De boezem heeft haar hart in laag Holland, maar is wijd vertakt door waterverbindingen naar het zuiden, westen en noorden om het water naar zee af te kunnen voeren.




*Droogmakerijen in Stelling van Amsterdam-Noord.*


KAART
PEILMALING
OP
SCHERMERBOEZEM
Hoofdsein
Overbrengers
Noodsein
Edam
Monnickendam
De Zeevang
De Purmer
Purmerende
Purmerland
De Beemster
De Wormer
Wormer
Jaarsveld
Jaarsveld
Jaarsveld




*De Beemster, 1650 (bron: Onbekend / Collectie Regionaal Archief Alkmaar / PR 1003237).*

**Droogmakerij De Starnmeer**

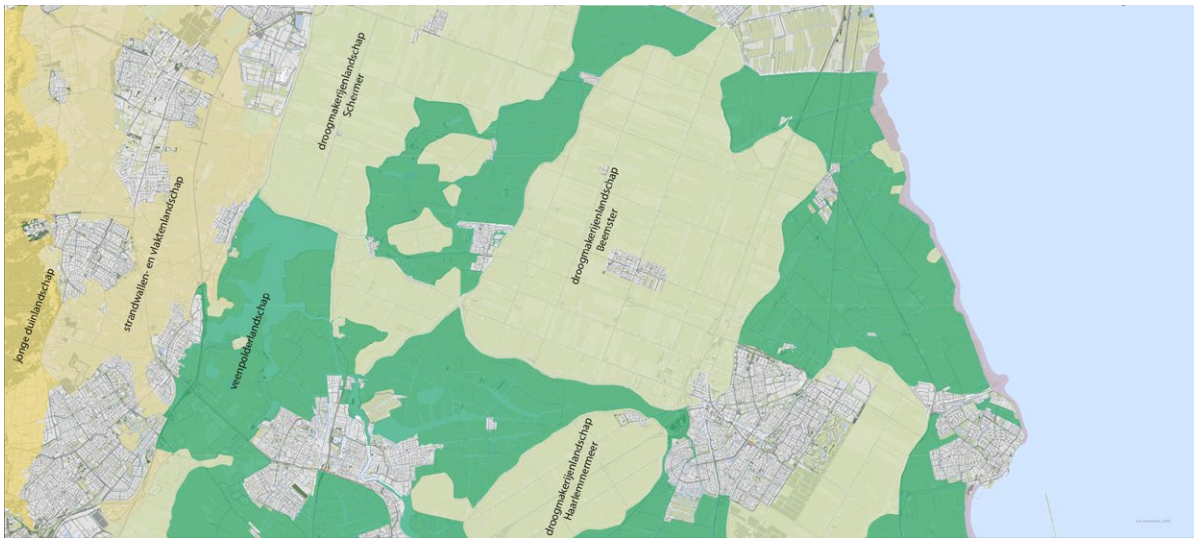
Het heeft enige tijd geduurd tussen het initiatief de Starnmeer droog te maken tot het in 1643 droog viel. Het meer lag tussen verschillende veeneilanden, de Eilandspolder de Beemster en het Wormer- en Jisperveld ingeklemd. Oorspronkelijk was het plan alleen een dijk aan de noord- en westzijde te maken en deze grotendeels door de venige vooroevers en door de veeneilanden aan te leggen. De handelsroutes over water, richting Alkmaar en Zaandstad, mochten echter niet worden belemmerd. Ook de afwatering binnen de boezem moest worden gegarandeerd. Daarom moest ook een vaart met ringdijk worden aangelegd aan de zijde van de Beemster en de doorvaart ten noorden van de droogmakerij moest breder gemaakt worden. Meer dijkaanleg, en ook nog in open water (plempdijk) maakte het een verlieslijdende onderneming.
De droogmakerij is ruimtelijk weinig samenhangend. De ringvaart bestaat eigenlijk uit drie aparte waterlichamen, het Noord-Hollands Kanaal, de Markervaart en de Knollendammervaart. Aan de westzijde zijn de veeneilanden goed in het landschap te onderscheiden door het verkavelingspatroon en de hoge ligging. Het verkavelingspatroon van de diepe delen van de droogmakerij reageert op de randen.

## 5.2 Het landschap van de Stelling – indeling in drie deelgebieden

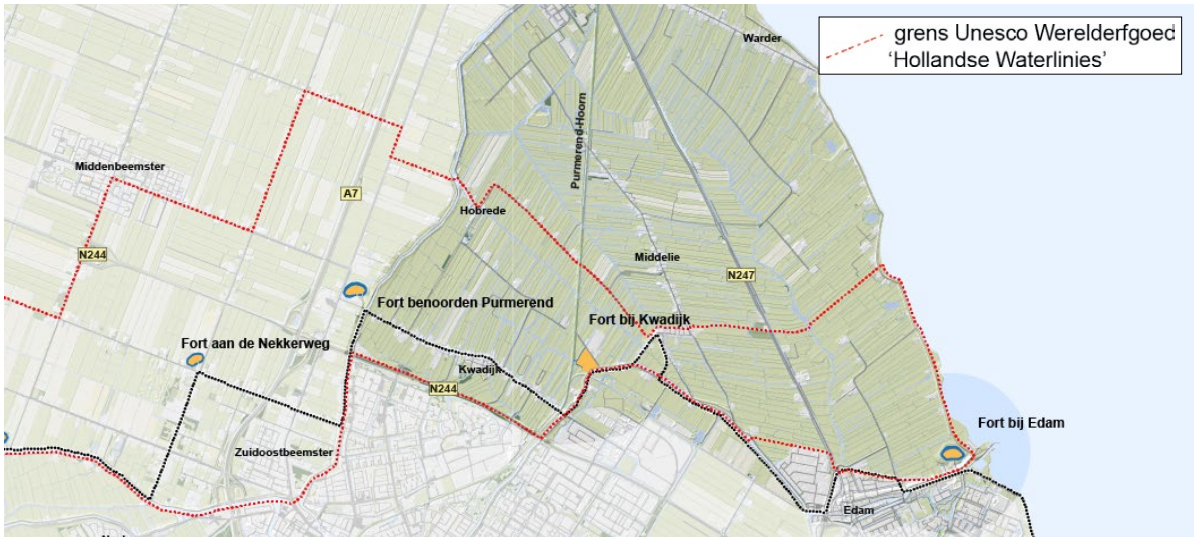
Bij de aanleg van de Stelling is gebruik gemaakt van de kenmerken en mogelijkheden van het landschap om deze in te zetten voor verdediging, dekking en camouflage. De Stelling reageert daarom ook op een specifieke manier op de ruimtelijke kenmerken van het landschap. Op basis van het landschap, het verdedigingssysteem en de aanwezige dynamiek geeft het nominatiedossier een onderverdeling in deelgebieden. In de Stelling van Amsterdam-Noord zijn dat het Noordelijk Veenlandschap I, de Droogmakerij Beemster en het Noordelijk Veenlandschap II.
In het Noordelijk Veenlandschap I is de Stelling verbonden aan Polder Zeevang. Edam en Kwadijk vormen hier bebouwde begrenzingen verbonden door de ringdijk in het noorden van de Purmer. Droogmakerij de Beemster wordt gekenmerkt door de diepe ligging binnen de ringdijk met het zeer eenduidig raster van wegen en sloten. Het deelgebied Noordelijk Veenlandschap II is samengesteld uit droogmakerijen en veenpolders verbonden aan het Alkmaardermeer. Het is een open en weids gebied en de Stelling volgt een zeer gevarieerd tracé van dijken en kaden.

De kernkwaliteiten werken we daarom uit in de volgende drie deelgebieden: Noordelijk Veenlandschap I, de Droogmakerij Beemster en het Noordelijk Veenlandschap II.

Bij de uitwerking van de kernkwaliteiten volgen we de drie hoofdkenmerken die uitdrukking geven aan de Outstanding Universal Value (OUV) voor de Hollandse Waterlinies: het strategisch landschap; hoe is gebruik gemaakt van het landschap en hoe zijn de linies daarin gelegd, het watermanagement; op welke manier werd het gebied vervolgens onder water gezet, en militaire werken; wat voor versterkingen zijn toegevoegd aan de waterhindernis om de vijand tegen te houden.




*Typen Landschap: veenpolderlandschap en droogmakerijlandschap.*




*Deelgebied Noordelijk Veenlandschap I.*

## 5.3 Deelgebied Noordelijk Veenlandschap I

**Strategisch landschap**

Bij het vaststellen van het tracé van de hoofdweerstandslijn zijn verschillende in het landschap aanwezige waterkerende kaden en dijken ingezet. Deze vormen de begrenzing van het door de Stelling beschermde land, de veilige zijde. De typen waterkeringen lopen sterk uiteen. Vanaf de kust van de voormalige Zuiderzee zijn dat: de kade van het Oorgat naar Edam, de voormalige vestingwal van Edam, de kade langs de verbinding tussen Edam en de ringvaart van de Purmer, de ringdijk van de Purmer met een lus over de kade rond Polder de Rijpe, een hoog gelegen stukje land ten noorden van de Purmer en de kade door Kwadijk.

Kwadijk is een lintdorp dat zich heeft ontwikkeld aan de omringdijk van Zeevang. Om het inundatiewater te kunnen keren was het nodig de bestaande kade met onverharde weg door het dorp met een meter op te hogen. Dit vormde tevens de route tussen Fort bij Kwadijk en Fort benoorden Purmerend. Een militaire weg werd altijd verhard. Bij de ophoging is dat gebeurd, met klinkers. De huidige weg door Kwadijk bestaat nog steeds uit klinkers.

De hoofdweerstandslijn heeft een samengesteld karakter, en is niet eenvoudig na te volgen en waar te nemen. Dat heeft, naast de diversiteit in verschijningsvorm, verschillende oorzaken: kaden zijn deels opgenomen binnen de bebouwing, zoals bij Edam en Kwadijk, langs de hoofdweerstandslijn tussen Edam en Kwadijk zijn geen zichtbare militaire werken die het tracé aanduiden, en bovendien is het logische verloop over de ringdijk van de Purmer onderbroken bij Polder de Rijpe.

Het te inunderen gebied was polder de Zeevang, vrijwel geheel omsloten door de oorspronkelijke omringdijk. De Zeevang is uitgestrekt en open met daarin de lintdorpen Middelie en Warder en aan de noordelijke dijk Oosthuizen. Het veenpolderlandschap is goed herkenbaar door de strookverkaveling. De kavels zijn lang en smal met daartussen brede sloten. Het landgebruik is nog grotendeels agrarisch. Door de polder gaan verschillende noord-zuid georiënteerde lijnen. De veenrivier de IJe, de trekvaart van Edam naar Hoorn met daarnaast de provinciale weg, en de spoorlijn tussen Purmerend en Hoorn. Onveilig- en veilig gebied zijn herkenbaar door de (historische) bebouwing van Edam en Kwadijk en de daarachter verdichte gebieden van Volendam en Purmerend. Omdat de hoofdweerstandslijn langs één sterk samenhangende natte veenpolder ligt, is het inundatiegebied herkenbaar.



*Acces Spoorlijn Hoorn-Purmerend, op de voorgrond de weilanden waar de fortgracht en aarden werken van Fort bij Kwadijk lagen.*

Accessen doorsnijden de hoofdweerstandslijn en vormen een toegang door de linie naar het veilige gebied. Accessen vroegen extra aandacht op het gebied van verdediging. De dijk Hoorn-Amsterdam is een duidelijk herkenbaar acces, gemarkeerd door het Fort bij Edam. Vanaf dit fort kon ook de vijand beschoten worden dat de Stelling via de Zuiderzee benaderde. De spoorlijn vormt in dit deelgebied het andere acces. Omdat het Fort bij Kwadijk niet voltooid was met bomvrije gebouwen en later weer werd vergraven is dit nu minder herkenbaar.

Verboden kringen rondom forten en batterijen waren bedoeld om een vrij waarnemings- en schootsveld te waarborgen en de vijand geen gelegenheid tot dekking te geven. De verboden kringen van het Fort bij Edam zijn nog steeds open. De weidsheid van polder de Zeevang en de Markermeer benadrukt de functie van het fort als bewaker van de omgeving. Direct achter de dijk Hoorn-Amsterdam ligt inmiddels een buitendijks terrein met stacaravans binnen de verboden kring. Het is beperkt zichtbaar vanaf het fort. Staande op de dijk verbreekt het wel de grootsheid van het schootsveld van Fort bij Edam. De beleving van de verboden kring rond Fort bij Kwadijk is belemmerd. Aan de noordzijde ligt een bedrijfsterrein met grote schuren, en aan de oostzijde staan stevige erfbeplantingen. Er is wel openheid en zicht over het acces en de westflank van het fort.

**Watermanagement**

De essentie van de Stelling van Amsterdam bestaat uit de inundatie. In dit deelgebied gaat het om het onder water zetten van polder De Zeevang. Deze te inunderen polder vormde een brede natuurlijke verdedigingszone van flinke omvang en volume. Het water ten behoeve van het stellen van de inundatiekom kwam grotendeels uit de Zuiderzee en werd bij de bestaande sluizen van Schardam, Edam en Monnickendam het boezemsysteem in gelaten. Via de schutsluis van de trekvaart bij Oosthuizen en de Pompsluis in het centrum van Edam kwam het water De Zeevang in.



*Weidsheid van het landschap van polder de Zeevang en het Markermeer vanaf het Fort bij Edam ,*
*(foto Kenneth Stamp, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*



*Zeesluis bij Edam.*

De 'zeesluis' bij Edam was belangrijk omdat deze direct aan de hoofdweerstandslijn lag. Van hieruit werd snelle doorvoer van water via de ringvaart van de Purmer richting de Beemster en het Schermereiland gegarandeerd.

De watergangen in het boezemsysteem zijn vrij smal. Dat vormde een beperking voor de verspreiding van grote hoeveelheden inundatiewater. Polder de Zeevang lag direct aan zee, dicht bij de inlaatpunten en was snel en eenvoudig te inunderen. Daarom kon hier tijdelijk meer water worden geborgen om later verder te verspreiden richting de andere inundatiekommen ten noorden van Amsterdam.

**Militaire werken**
De afstand tussen de forten bij Edam en Kwadijk is 5 km groot, terwijl ca. 3 km gebruikelijk is. Wellicht het meest uiteenliggend van alle forten binnen de Stelling van Amsterdam. De reden hiervoor ligt in het beperkte aantal accessen, in combinatie met het noordelijke deel van de Stelling eenvoudig onder water te zetten was en ruime inundatie kommen bezat. Ook kan het er op wijzen dat een aanval van de vijand het minst vanuit het noorden of de Zuiderzee werd verwacht waarbij de verdediging van de Zuiderzee tot de taak van van de Marine behoorde.

Het Fort bij Edam bewaakt het acces van de voormalige Zuiderzeedijk en de 'zeesluis' die van groot belang was voor de inundatie van de Stelling. Het ligt ingeklemd tussen de dijk Hoorn-Amsterdam en de kade van het Oorgat, de havenverbinding naar Edam. Aan de keelzijde is het fort beplant waardoor een sterk contrast is tussen de bebouwde rand van Edam en de open veenpolder. Het fort is bereikbaar via een weg naar Oorgat, die dicht aansluit op de Zeesluis. Hier wordt de relatie tussen beide helder gemaakt. Als onderdeel van het fort, staat op het terrein buiten de gracht een fortwachterswoning en een bergloods. Het bomvrije frontgebouw heeft 2 keelkazematten, via het hoofdgebouw kan men via een ondertunneling (poterne) bij de frontkazemat en een mitrailleuropstelling in de frontwal komen.

Oorspronkelijk was de gedachte om de verdediging van de Zuiderzeedijk tussen Edam en Amsterdam te verstevigen met batterijen, vergelijkbaar met de kustbatterijen bij Durgerdam en Diemerdam. Het ging om de batterij bij de Janhagelhoek tussen Volendam en Monnickendam en de batterij bij Uitdam. Beide posities lagen in de knik van een dijk, vooruitgeschoven in het water. De batterijen zijn zeer waarschijnlijk nooit gebouwd. Wellicht dat er aarden werken zijn aangebracht die nu verdwenen zijn of dat mitrailleurs en geschut achter de Zeedijk opgesteld konden worden.



*Fort bij Edam, gezien vanaf de dijk Hoorn-Amsterdam.*

Fort bij Kwadijk ligt bij de ringvaart van de Purmer ten oosten van Kwadijk. Het bewaakt het acces spoorlijn Edam-Hoorn en de toegang via Middelie. Heden ten dage herinneren alleen de fortwachterswoning en de bergloods aan het fort. In 1895 is een aardwerk met gracht aangelegd. De bouw van het bomvrije gebouw is achterwege gebleven. Dat hier nooit een volwaardig fort is gebouwd onderstreept de beperkt geachte kwetsbaarheid van dit deel van de Stelling. In 1916 is het aardwerk deels afgegraven om zandzakken te vullen ter versterking van de Zuiderzeedijk als gevolg van een dijkdoorbraak, á contrair de functie van de Stelling. In de jaren '60 is de rest van het zand gebruikt voor ruilverkaveling van Zeevang, en in de jaren daarna is de gracht gedempt en het gebied weer als agrarisch land ingericht. Het fortterrein met de loods en de fortwachterswoning is een provinciaal monument.



*Fortwachterswoning en bergloods met grens paal van Fort bij Kwadijk (foto Kenneth Stamp, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

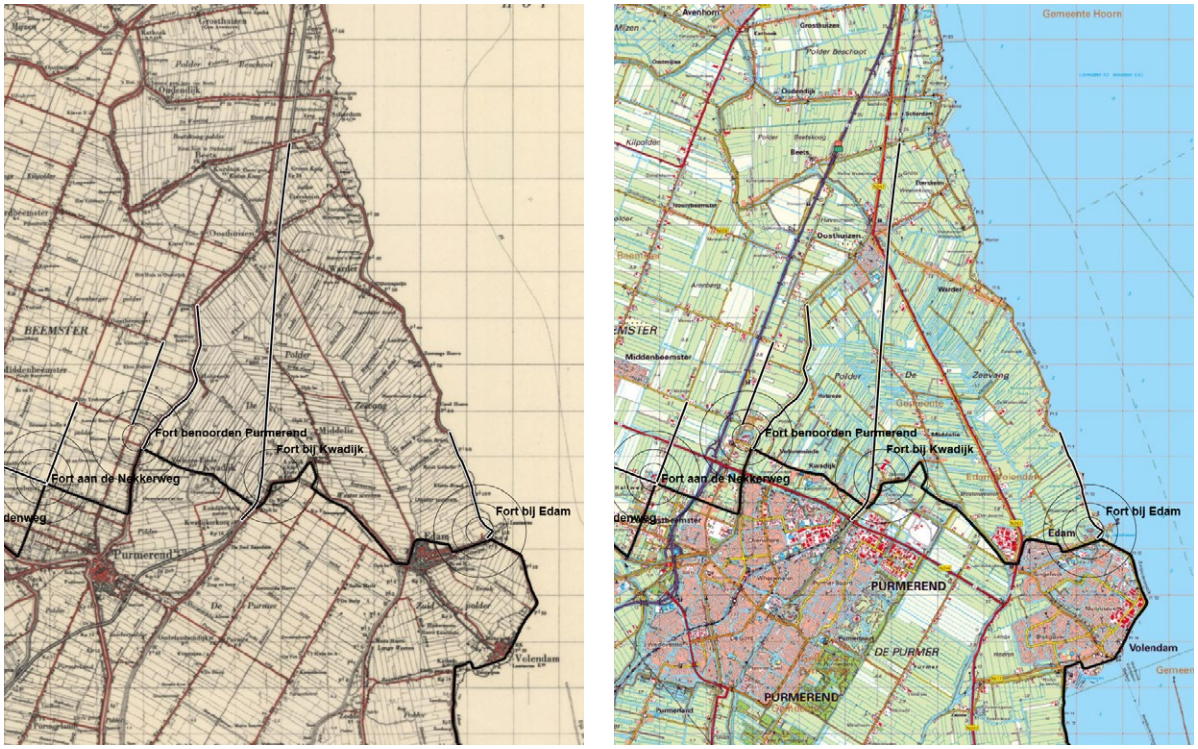
## 5.4 Ruimtelijke dynamiek na WOII

De Stelling van Amsterdam werd na de Tweede Wereldoorlog buiten werking gesteld als verdedigingslinie. Daarmee vervielen ook de beschermingsregimes van de Kringenwet. Dat heeft onder meer gevolgen gehad voor de openheid en leegte van verboden kringen en inundatiekommen, het doorsnijden van de hoofdweerstandslijn en de functie van militaire werken.

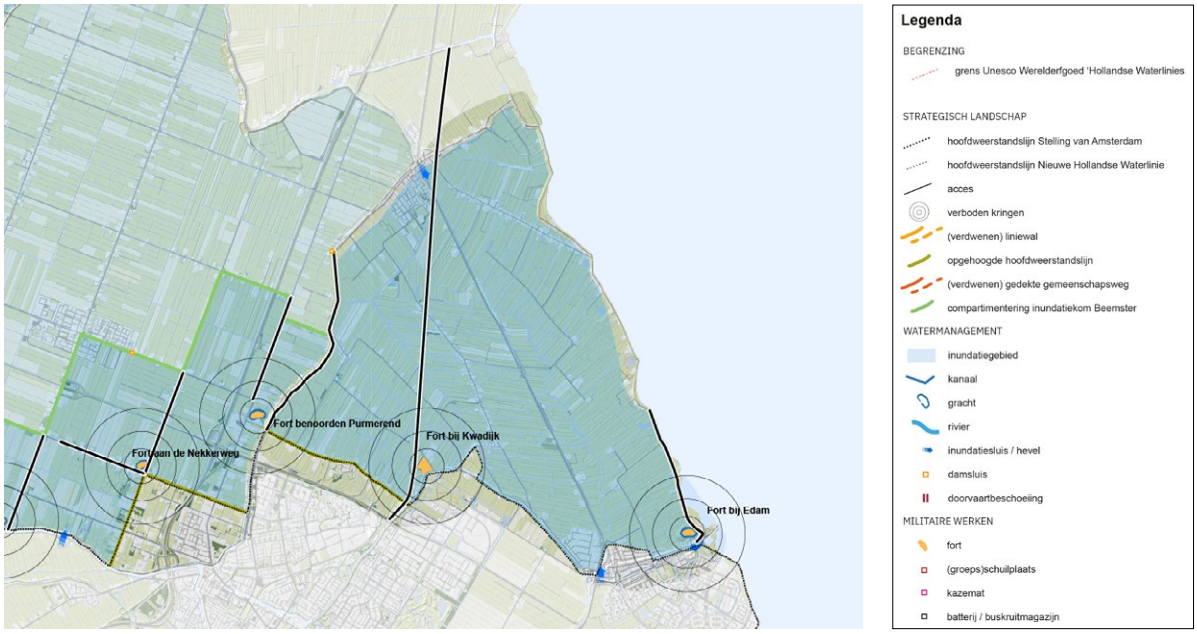
Na het vervallen van de Stelling als verdedigingslinie hebben de forten en bijgebouwen nieuwe functies gekregen. Fort bij Edam heeft als overdekte schietbaan dienst gedaan en als opslagplaats voor onklaar gemaakte wapens. Het is in bezit van Staatsbosbeheer en heeft momenteel een functie als museum. De fortwachterswoning bij Kwadijk is gerestaureerd en in gebruik als woning. In de bergloods is een dumphandel gevestigd.

Ondanks dat de beperkingen om te bouwen in de omgeving van de Stelling zijn opgeheven, is het linie-landschap aan de onveilige zijde weinig verdicht. Met de ruilverkaveling in de jaren '70 van de vorige eeuw zijn boerderijen met erfbeplanting ook in de open gebieden tussen de lintdorpen in De Zeevang terecht gekomen. Dat maakt de ruimte minder uitgestrekt. De aanleg van de provinciale weg langs de trekvaart Edam-Hoorn door De Zeevang zorgde voor ruimtelijke scheiding, omdat deze begeleidende beplanting kreeg. Vanaf 1980 heeft zich ten westen van Edam, tussen de trekvaart en de Purmer een bedrijventerrein ontwikkeld die de visuele relatie tussen de stad en de droogmakerij heeft verbroken. De samenhang van de hoofdweerstandslijn en de inundatiekom is hier verdwenen. In dezelfde periode, nadat het aardwerk en de gracht van Fort bij Kwadijk zijn verdwenen, heeft zich de frontzijde van de oorspronkelijke locatie, ongeveer op de voormalige gracht, een groot bedrijf ontwikkelt. Het buitendijkse kampeerterrein ten oosten van Fort bij Edam is rond 2010 ontwikkeld. Het lintdorp Kwadijk is beperkt gegroeid. Er heeft verdichting aan het lint plaats gevonden, tussen de bestaande huizen en aan de zuidzijde is een klein woonwijkje gebouwd.

Aan de veilige zijde heeft een veel grotere transformatie plaatsgevonden. Edam is vanaf 1970 naar het zuiden uitgebreid. Tegelijkertijd groeide Volendam uit richting het noorden. Rond de eeuwwisseling zijn beide kernen aan elkaar gegroeid. Ten zuiden van Kwadijk heeft de bebouwing van Purmerend vrijwel het gehele veenpoldergebied ingenomen. De provinciale weg N244 tussen de A7 en Edam vormt de harde scheidslijn, waardoor het lintdorp nog in de vrije ruimte ligt. Vanaf 1990 is Purmerend de droogmakerij de Purmer ingesprongen. Daarvan is inmiddels de westelijke helft vrijwel volledig verstedelijkt. Ook ten noorden van de N244 wordt hier nu gebouwd. De verdichting ten zuiden van de hoofdweerstandslijn zorgt voor een contrast waardoor de veilige en onveilige zijde goed herkenbaar zijn.




*Polder de Zeevang: 1950 en 2020.*




*Strategisch landschap, watermanagement en militaire werken deelgebied Noordelijk Veenlandschap I.*

## 5.5 Kernkwaliteiten Noordelijk Veenlandschap I

Strategisch Landschap

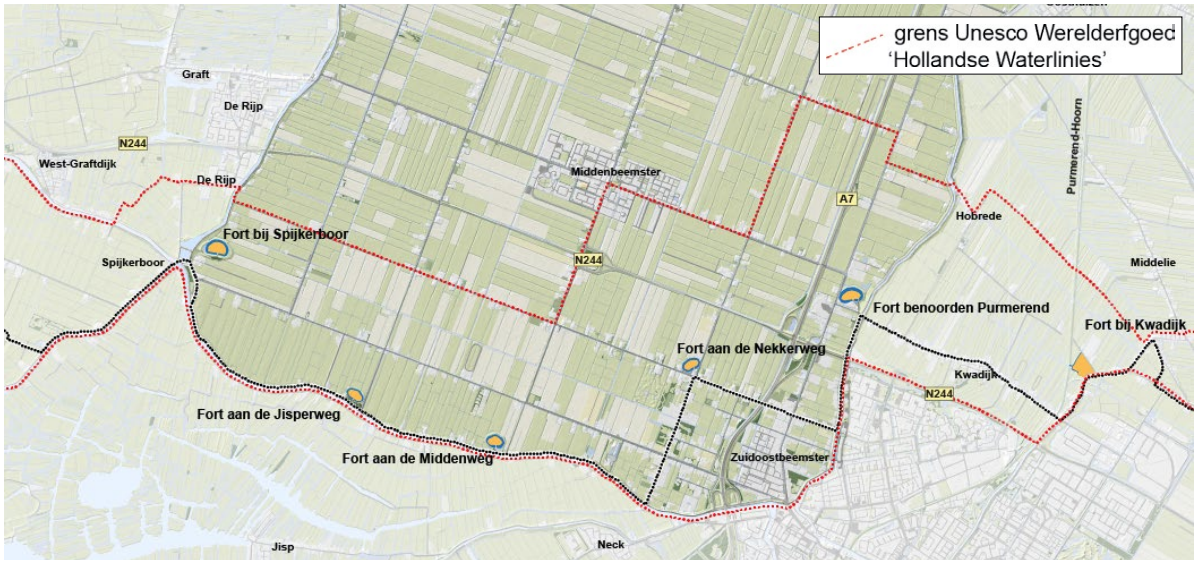
- De openheid aan de onveilige zijde van de hoofdweerstandlijn in contrast met de verdichte veilige zijde.
- Het herkenbare veenpolderlandschap van De Zeevang, met strookverkaveling dat de hoofdweerstandslijn verbindt.
- De hoofdweerstandslijn over de inundatiekering door het dorpslint Kwadijk, met militaire weg uitgevoerd in baksteen.
- Heldere accessen gevormd door de Zeedijk en de spoorlijn Edam-Hoorn.
- De open verboden kring rondom Fort bij Edam en de positie van het fort aan het uitgestrekte Markermeer en in de open polder De Zeevang.
- De grotendeels nog onbebouwde locatie van het nimmer voltooide Fort bij Kwadijk met zichtrelatie op het acces gevormd door de spoorlijn Edam-Hoorn.

Watermanagement

- De hoofdinundatie via de zeesluis bij Edam.
- De eenheid en samenhang van polder De Zeevang als herkenbare inundatiekom met een nat en agrarisch karakter.
- Pompsluis Edam voor de inundatie van De Zeevang.

Militaire Werken

- Fort bij Edam, met vrijwel nog alle aanwezige elementen.
- Verbinding van Fort bij Edam met de zeesluis, strategisch en fysiek; de sequentie van de sluis tegen de hoofdweerstandslijn, het pad van de dijk naar de gracht van het fort in het groen aan de keel van het fort en de passage via de bomvrijegebouwen via een ondertunneling naar de kazemat in de frontwal met open uitzicht.
- De nog bestaande fortwachterswoning en bergloods van het voormalige Fort bij Kwadijk.




*Deelgebied Droogmakerij Beemster.*

## 5.6 Deelgebied Droogmakerij Beemster

**Strategisch landschap**

De hoofdweerstandslijn hangt sterk samen met de droogmakerij en bestaat uit het zuidelijke deel van de ringdijk van de Beemster en het wegenpatroon in het zuidoostelijk deel van de droogmakerij. De hoofdweerstandslijn over de dijk wordt hier verlaten en door de laag liggende Beemster getrokken. De keuze voor dit tracé is gemaakt om het dichter bewoonde en hoger gelegen Zuidoost Beemster niet onder water te hoeven zetten. De delen van de Nekkerweg en de Volgerweg die dit gebied begrensden werden daarom verhoogd en kregen een tweede functie als inundatiekering. De ligging van Fort aan de Nekkerweg, los van de dijk en in de Beemster, maakt het tracé van de hoofdweerstandslijn inzichtelijk. Verdichting van de Beemster door bebouwing is met name hier aanwezig, achter de hoofdweerstandslijn. Dit contrast maakt het tracé eveneens navolgbaar.

De rest van het gebied van de Beemster vormde een inundatiekom. Het is één van de grootste kommen van de Stelling van Amsterdam en helder begrensd door de ringdijk. Omdat de meeste forten aan deze dijk liggen, is de werking van het systeem van de verdediging door onderwaterzetting leesbaar. Ook omdat het linielandschap hier nog open is.



*Fort bij Spijkerboor, het acces over de ringdijk van de Beemster is zichtbaar aan de bomenrij, het acces over het Noord-Hollands Kanaal loopt achter het fort richting de horizon (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

De inundatiekom is verdeeld in twee compartimenten. Het was niet wenselijk het hele gebied op het militair meest uitgelezen peil te stellen. Het zuidelijke compartiment kwam onder water te staan. Het noordelijk deel kon dan als nodig licht onder water (drassig) gezet worden. De compartimentering loopt van oost naar west over de Hobrederlaan, via de Purmerenderweg naar het noorden, dán terug via de Hobrederweg naar de Nekkerweg die richting het zuiden gevolgd wordt tot aan de Rijperweg. De lijn van compartimentering gaat verder over te Rijperweg tot aan Middenbeemster en loopt daar via de Middenweg weer naar het zuiden tot aan de Volgerweg die tot aan de westelijke ringdijk wordt aangehouden. In deze lijn zijn compartimenterings-werken zoals damsluizen en stuwen aangebracht om er een (tijdelijke) kering van te kunnen maken.

Accessen doorsnijden de hoofdweerstandslijn en vormen een toegang door de linie naar het veilige gebied. Accessen vroegen extra aandacht op het gebied van verdediging. Er is een duidelijk zichtbare relatie tussen accessen en de hoofdweerstandslijn in de Beemster.

De potentieel meest toegankelijke accessen, zowel over water als over land, waren de ringdijk en -vaarten. Deze doorsnijden aan weerszijden de hoofdweerstandslijn bij Kwadijk en bij Spijkerboor. Binnen de ringdijk is bij de brug naar Kwadijk het fort Benoorden Purmerend gemaakt om dit acces te verdedigen. Spijkerboor ligt aan de kruising van Westelijk ringvaart met het Noord-Hollands Kanaal/Zuidelijke ringvaart.
Het kanaal met de dijken vormde ook een acces vanuit het westen. Het Fort bij Spijkerboor is daarom ter hoogte van de samenkomst van beide accessen gepositioneerd.

De wegen door de Beemster vormden ook mogelijke toegangen door de hoofdweerstandslijn. Ze lagen wat hoger dan de omgeving en door het regelmatige ritme, de rechtlijnigheid en de aanwezige bebouwing en beplanting langs de wegen, goed op te sporen. Op alle noord-zuid lopende wegen zijn daarom forten gepositioneerd; de Purmerenderweg, met het Fort benoorden Purmerend, en de overige wegen waarnaar de forten zijn vernoemd: Fort aan de Nekkerweg, Fort aan de Middenweg, Fort aan de Jisperweg.

Verboden kringen rondom forten en batterijen waren bedoeld om een vrij waarnemings- en schootsveld te waarborgen en de vijand geen gelegenheid tot dekking te geven. De openheid van de verboden kringen is rond de meeste forten nog grotendeels aanwezig. Rondom Fort benoorden Purmerend heeft verdichting met kassen en een werf van het Hoogheemraadschap plaatsgevonden. Dit is op het voormalig militair magazijncomplex Purmerend dat op het glacis van het fort is gebouwd. Ook de snelweg met begeleidende beplanting begrenst de ruimte van het oorspronkelijke schootsveld. Zichtrelatie is er tussen de forten aan de Middenweg en de Jisperweg. Ook kan, turend door de bomen langs de Zuiderweg, vanaf Fort aan de Jisperweg het Fort bij Spijkerboor onderscheiden worden, en andersom.



*Uitzicht vanuit Fort aan de Nekkerweg richting Middenbeemster.*

De openheid van de schootsvelden en de beplanting van het orthogonale stelsel van wegen van de Beemster staan in bijzondere verhouding tot elkaar. Bomen konden eenvoudig verwijderd worden bij oorlogsdreiging en rond de aanleg van de Stelling waren niet alle polderwegen eenduidig aangeplant. Het is dus niet helemaal duidelijk in hoeverre er in de schootsvelden geen bomen stonden of tot dat doel geveld werden.

In de huidige situatie is het mogelijke conflict tussen openheid en beplanting niet militair maar beleidsmatig. Openheid van de schootsvelden is een kernkwaliteit van het Unesco werelderfgoed de Hollandse Waterlinies. De beplante wegen zijn een kernkwaliteit van het Unesco werelderfgoed De Beemster. Historisch gezien lijkt er geen helder aanknopingspunt om een oordeel te vellen over de onderlinge verhouding. Het lijkt er op dat Middenweg en Jisperweg in het schootsveld grotendeels onbeplant zijn gelaten. Het schootsveld van het Fort aan de Nekkerweg ligt mooi in de hoek van de groene kamer van de Beemster met uitzicht op Middenbeemster. De kenmerkende ruimte van de Beemster en een schootsveld vallen op een bijzondere manier samen.
De provinciale weg N244 doorkruist deze openheid, maar is onbeplant op het knooppunt bij de Middenweg na.

Het oorspronkelijke strategische landschap voorzag in openheid aan de onveilige zijde. Aan de veilige zijde was dit minder van belang. Maar de zone binnen de hoofdweerstandslijn was veelal wel open vanwege de afstand die tot Amsterdam werd gehouden en het omliggende agrarische land met verspreid daarin dorpen en kleinere steden. Over het algemeen is de veilige zijde, binnen de ring van de hoofdweerstandslijn om Amsterdam, nu ook meer verstedelijkt en verdicht dan de onveilige zijde buiten de ring als uitbreidingen van Amsterdam en haar satellieten. In de Beemster is het contrast tussen verstedelijkt en landelijk goed te ervaren bij Purmerend. Dit is anders bij het Wormer- en Jisperveld. De veilige zijde van de hoofdweerstands-lijn is hier juist uitgestrekt, open, en bovendien nat. Door de hogere ligging van deze veenpolder en de positie van de forten in de diep gelegen Beemster is wel af te leiden wat de veilige en onveilige zijde moet zijn.

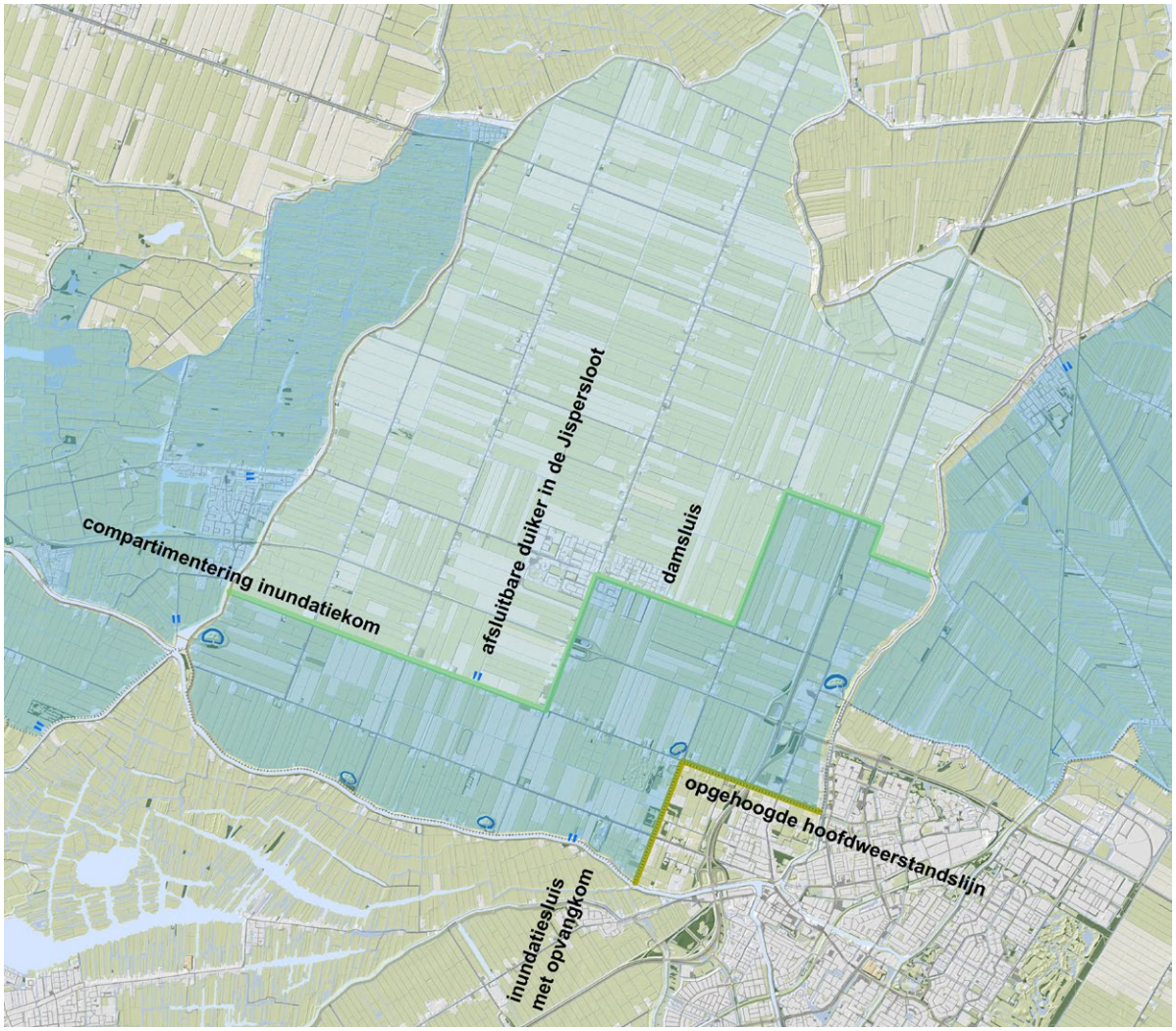
## Watermanagement

Het water voor de inundatie van de Beemster kwam uit het systeem van de Schermerboezem, dat aangevuld werd met water uit de Zuiderzee via de sluizen van Schardam, Edam en Monnickendam. De Schermerboezem had daarnaast ook inlaatpunten in de kop van Noord-Holland.

De Beemster kon onder water gezet worden door de inlaatsluis in de zuidelijke Beemsterringdijk. Dit is het grootste inlaatwerk in de Stelling van Amsterdam en bestaat uit een sluis met vanaf de inlaat een afvoerbed, stortebed en een opvangkom. Het afvoerbed en het stortebed zijn verhard om te voorkomen dat de kracht van het instromende water een diep gat zou uitspoelen en daarmee het kunstwerk en de dijk kon ondermijnen. De sluis is in het dijklichaam aangebracht. De sluis heeft zes openingen in de vorm van drie gewelven. De openingen konden met schuiven worden afgesloten en ook nog paarsgewijs worden afgesloten of gestuwd met schotbalken om de toevoer naar de Beemster gedurende de onderwaterzetting te reguleren. De ingang van de inlaatsluis is nu dichtgemaakt, maar nog zichtbaar vanaf de dijk en het water. Aan de binnenzijde is de sluis volledig zichtbaar. De sluis is uitgevoerd in baksteen met zetstenen (waarschijnlijk natuursteen) en op de dijk zijn gietijzeren, niet originele, balustrades aangebracht voor de valbescherming.



*Inlaatsluis in de Beemsterringdijk, ingang aan de ringvaart en uitgang in de opvangkom. De sluis is aan het eind van de tweede wereldoorlog open gezet door de Duitsers (Bron: www.laagholland.com)*




*Compartimentering inundatiekom Beemster.*

Om in het zuidelijke deel van de Beemster het water te kunnen opzetten, werden damsluizen in de opgehoogde hoofdweerstandslijn rondom Zuidoost Beemster dichtgezet. In normale tijden, zonder oorlogsdreiging, moesten de damsluizen open zijn voor een goede afwatering. Bij dreigingen konden de damsluizen en duikers dicht worden gezet met schotbalken en waartussen grond werd gestort. De dijk vormde dan weer één geheel en ging als inundatiekering fungeren. Damsluizen zijn in de Beemster veelal gecombineerd met bruggen over de belangrijke ontwateringssloten, maar nu niet meer aanwezig.

Hetzelfde wordt gedaan voor de noordelijke compartimentering. Hierin is bij Middenbeemster nog een damsluis aanwezig en in de Volgerweg, bij de kruising met de Jispersloot, een afsluitbare duiker met gietijzeren windwerk. Dit kunstwerk had als doel om, zo nodig, de rest van de Beemster onder water te kunnen zetten. De schotbalken voor de damsluizen lagen opgeslagen bij het Fort aan de Nekkerweg.



*Duiker met windwerk bij de Jispersloot (bron: www.laagholland.com).*

## Militaire werken

In de Beemster zijn vijf forten gebouwd. Fort aan de Middenweg en Fort aan de Jisperweg zijn de laatst opgeleverde forten van de Stelling van Amsterdam. In het landschap zijn de vijf forten door de contrasterende verschijningsvorm goed te onderscheiden. Ze liggen verhoogd in de omgeving met golvende, afgeronde wallen en hebben een eigen beplanting. Het zijn eilanden in de verdiepte ruimte van de Beemster, die afsteken tegen de rationeel ruimtelijke opzet van de droogmakerij. De onderlinge gelijkenis is groot zowel in het aardwerk als de beplanting.

Vier forten in de Beemster zijn verbonden met het raster van wegen van de droogmakerij. Fort bij Spijkerboor heeft een meer vrije positie binnen het wegenraster om twee accessen over water goed te kunnen bewaken. De forten liggen hoofdzakelijk aan de ringdijk, behalve Fort aan de Nekkerweg.

Fort benoorden Purmerend bewaakt zowel de toegang via de ringvaart als de toegang via wegen op de ringdijk van de Beemster. Daarnaast verdedigt het ook het acces via de Purmerenderweg in de Beemster. De fortwachterswoning staat bij de toegang naar het fort aan de teen van de dijk langs de Kwadijkerweg. Aan de oostkant van de centrale toegang over de gracht naar het hoofdgebouw is een andere dam gelegd als toegang voor laad- en losverkeer van een in het fort gevestigd bedrijf. Aan de keelzijde is het fort beplant.

Fort aan de Nekkerweg ligt midden in de Beemster dicht tegen het kruispunt van de Volgerweg en de Nekkerweg aangedrukt. Het bewaakt de accessen die beide wegen vormen. De toegang is via de Nekkerweg waar ook de fortwachterswoning staat. De keelzijde van het fort is beplant.



*Zicht over de gracht van Fort benoorden Purmerend op het acces ringdijk en ringvaart van de Beemster.*



*Contrast tussen fort en raster van de Beemster; doorzicht vanachter Fort aan de Nekkerweg over de Nekkerweg (foto Kenneth Stamp, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*



*Zicht over de gracht van Fort aan de Nekkerweg richting de Volgerweg met stolpboerderijen.*



*Glooiende wallen van het fort aan de Middenweg in het vlakke en orthogonaal opgebouwde Beemster.*

Fort aan de Middenweg bewaakt de toegang naar de hoofdweerstandslijn via de Middenweg. Het fort heeft geen frontgebouw maar een hefkoepel in de frontwal. Het fort staat met de achterkant dicht tegen de dijk aan. Daartussen staat de fortwachterswoning. De keelzijde en de ruimte tussen de gracht en de dijk zijn beplant. Er is een toegang vanaf de dijk. Ten westen van Fort aan de Middenweg ligt op enige afstand de inlaatsluis.

Het ontwerp en de ruimtelijke verschijning van Fort aan de Jisperweg is vrijwel gelijk aan dat van het Fort aan de Middenweg. De fortwachterswoning ontbreekt bij Fort aan de Jisperweg. De ligging, overeenkomsten en onderlinge zichtbaarheid van de forten aan de dijk, en goed zichtbare inlaatsluis in de dijk, zorgen voor een helder en leesbaar verband binnen de Beemster.

Fort bij Spijkerboor bewaakt de accessen over de ringdijk en ringvaart van de Beemster en over het Noord-Hollands Kanaal uit het westen. De positie ligt daarvoor iets vooruitgeschoven en los van de wegen in de droogmakerij. Het fort is uniek met een hoofdgebouw van twee verdiepingen. Dit was nodig om voldoende hoog over de accessen uit te kunnen kijken vanuit de diepe droogmakerij. Daarnaast heeft het een pantser-koepel met dubbelloops snelvuurkanon. Dit type 10 cm geschut is zeer zeldzaam. De toegang naar het fort komt vanaf de ringdijk.Het heeft nog een fortwachterswoning. Vroeger stond hier ook een loods waarin een pontonbrug was opgeslagen. Deze kon over het Noord-Hollands Kanaal gelegd worden om verbindingen met het achterland in stand te kunnen houden. De keelzijde van het fort is beplant en aan de gracht aan de frontzijde zijn knotwilgen geplant.

Tussen Fort bij Spijkerboor en het kanaal is om materiaal van achter de linie naar het fort te brengen een gedekte gemeenschapsweg gemaakt aan de binnenteen van de ringdijk, beschut door wilgen. Ook nu staan daar nog wilgen. Gedekte gemeenschapswegen zorgden aan de veilige zijde voor beschutte verbindingen, ‘gemeenschap’, tussen de verschillende forten van de Stelling.



*Fort bij Spijkerboor: beplant aan de Keelzijde, 2 verdiepingen hoog hoofdgebouw en beplante frontwal.*

In het Wormer- en Jisperveld, aan de overzijde van het Noord-Hollands kanaal is over een grote lengte een gedekte gemeenschapsweg (in grind) aangelegd die ook aansloot op de pontonbrug bij Fort aan de Middenweg. De weg liep van Oost-Knollendam tot ongeveer Fort aan de Middenweg. De ingreep was eenvoudig. De reguliere weg lag op de kruin van de dijk. Door een weg aan de teen van de dijk te leggen, werd dekking voor manschappen en materieel verkregen. Een deel van de gemeenschapsweg is door de open veenpolder gelegd om een stuk af te snijden tussen de Knollerdammervaart en het Noord-Hollands Kanaal. De voormalige gedekte gemeenschapsweg aan de teen van de dijk is nog aanwezig. De oorspronkelijke weg op de kruin van de dijk is hier verdwenen. Waar de gedekte gemeenschapsweg eindigt, ligt de weg weer op de kruin. De gedekte gemeenschapsweg door de polder is inmiddels wel verdwenen, sporen zijn nog wel aanwezig. Rond het jaar 2000 is langs de Knollendammervaart, ten noorden van de gedekte gemeenschapsweg, de weg op de dijk aangepast. Deze is aan de binnenteen van de dijk gelegd. Het lijkt dat de gedekte gemeenschapsweg hier doorloopt naar het noorden. Dit maakt het tracé minder leesbaar.




*Gedekte gemeenschapsweg door het Wormer- en Jipserveld, voor en na aanleg.*

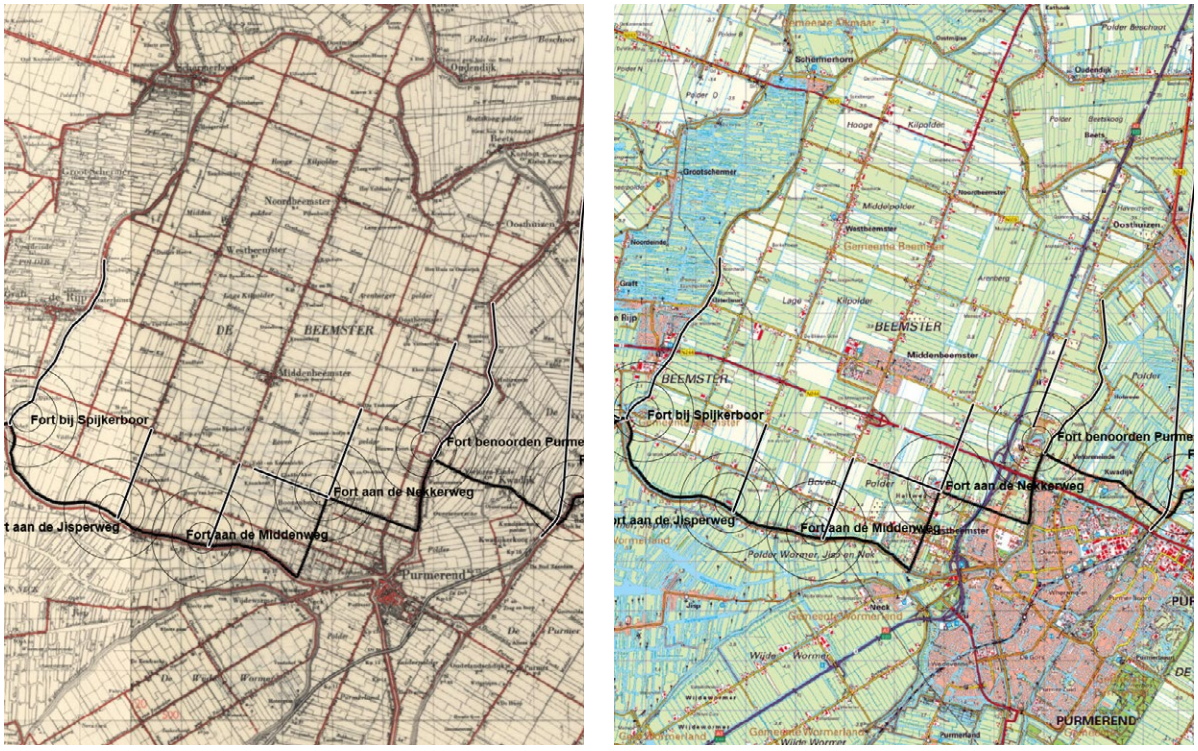
## 5.7 Ruimtelijke dynamiek na WOII

De Stelling van Amsterdam werd na de Tweede Wereldoorlog buiten werking gesteld als verdedigingslinie. Daarmee vervielen ook de beschermingsregimes van de Kringenwet. Dat heeft onder meer gevolgen gehad voor de openheid en leegte van verboden kringen en inundatiekommen, het doorsnijden van de hoofdweerstandslijn en de functie van militaire werken.

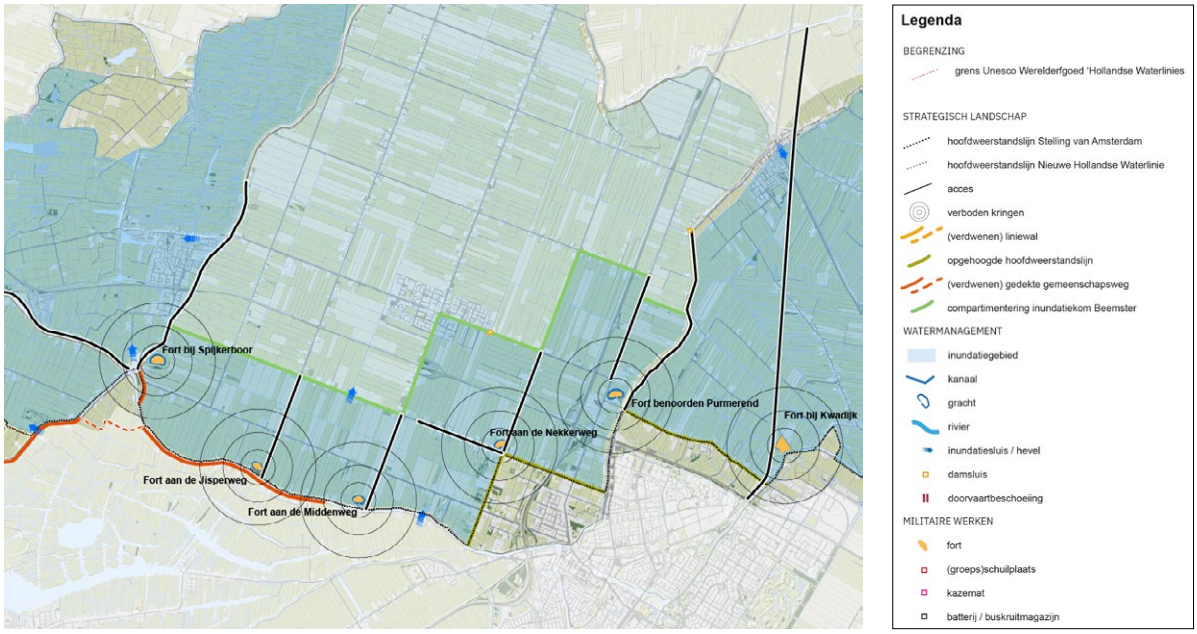
Na het vervallen van de Stelling als verdedigingslinie hebben de forten en bijgebouwen nieuwe functies gekregen. De meeste forten in de Beemster zijn nog lange tijd als militair magazijn of- opslagplaats in gebruik geweest. Fort benoorden Purmerend is nu in bezit van een wijnhandel. Het Fort aan de Nekkerweg huist een hotel en wellness en Fort aan de Middenweg en aan de Jipserweg hebben momenteel geen andere functie en zijn eigendom van Natuurmonumenten. Fort bij Spijkerboor heeft als gevangenis en radiobaken voor de luchtmacht dienst gedaan. Het is nu in eigendom van Staatsbosbeheer en wordt in erfpacht door Natuurmonumenten als natuurgebied beheerd.

In het linielandschap heeft naar verhouding weinig verdichting plaatsgevonden. Middenbeemster, dat in het inundatieveld was gepositioneerd is om de daar kruisende polderwegen verder gegroeid. Zuidoost-beemster, dat achter de hoofdweerstandslijn lag, is daarbinnen dichtgegroeid. De aanleg van de A7 rond 1970 heeft door de begeleidende beplanting wel invloed op de beleving van de ruimte en de openheid. Daarnaast is de snelweg een fors nieuw acces door de hoofdweerstandslijn vlak langs Fort benoorden Purmerend. De N244 door de Beemster is ongeveer in dezelfde periode aangelegd. Deze loopt door de inundatiekom en heeft minder ruimtelijke impact omdat de provinciale weg geen begeleidende beplanting heeft. De knooppunten vormen door beplanting en grondwerk sterke verdichtingen die ruimtelijk gelijkenis hebben met de forten van de Stelling van Amsterdam. Dit wringt met name bij het knooppunt met de A7 omdat hieromheen ook meer bebouwing en bedrijvigheid is ontstaan. Fort benoorden Purmerend is daardoor in de verdrukking gekomen omdat de openheid eromheen is verdwenen.

De hoogspanningsleiding stamt ook uit de jaren '70 van de vorige eeuw. De leiding snijdt schuin door het gebied heen, hoog boven het bomenraster van de Beemster. De masten en draden zijn goed zichtbaar vanaf Fort aan de Jisperweg en de hoogspanningsleiding scheert direct langs Fort aan de Middenweg over het Noord-Hollands Kanaal. Vanwege de doorvaarbaarheid hiervan zijn extra hoge masten aan beide zijden van het kanaal geplaatst.




*Droogmakerij de Beemster: 1950 en 2020.*




*Strategisch landschap, watermanagement en militaire werken deelgebied Droogmakerij Beemster.*

## 5.8 Kernkwaliteiten Droogmakerij Beemster

Strategisch Landschap

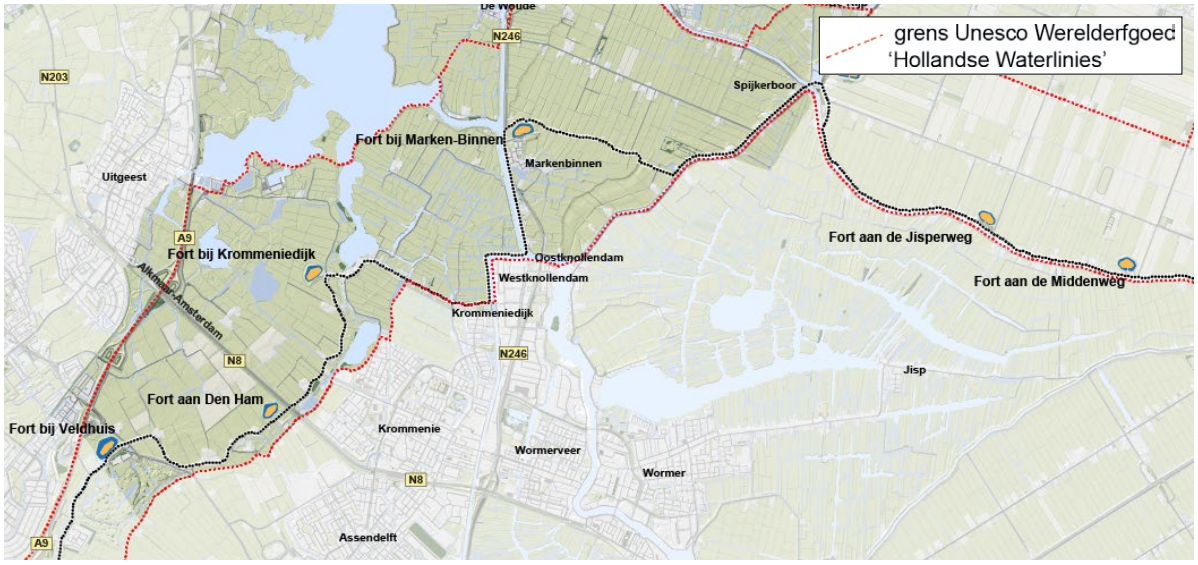
- Herkenbare hoofdweerstandslijn over de ringdijk en door de droogmakerij en door de verdichte veilige zijde en meer open onveilige zijde.
- Duidelijke relatie tussen accessen en de hoofdweerstandslijn; de ringvaart en de ringdijk en de rechte lijnen van het raster van wegen door de Beemster.
- Voorstelbaarheid van de inundatiekom door de heldere omlijning door de ringdijk met beplanting en de diep liggende droogmakerij.
- De openheid en leesbaarheid van het landschap met een eenduidig en samenhangend droogmakerijlandschap van de Beemster en veenpolderlandschap van het Wormer- en Jisperveld.
- De open verboden kringen rond de Forten aan de Nekkerweg, Middenweg en Jisperweg en Fort bij Spijkerboor.
- De zichtrelaties tussen Forten aan de Middenweg, Jisperweg en bij Spijkerboor.

Watermanagement

- De inlaatsluis met inlaatkom in de zuidelijke ringdijk van de Beemster.
- De compartimentering van de inundatiekom volgens het raster van de Beemster.
- De twee inundatiekades met damsluizen en afsluitbare duiker geplaatst met gietijzeren windwerk.

Militaire Werken

- Sterke onderlinge samenhang van de forten in de Beemster door de eenduidige uitstraling en verbinding aan het raster van de droogmakerij.
- Contrasterende verschijningsvorm van de forten binnen de Beemster: verhoogde ligging, golvende, afgeronde wallen en een eigen beplanting, als eilanden in de rationeel ruimtelijke opzet van de droogmakerij.
- Fort bij Spijkerboor; met hoofdgebouw van 2 verdiepingen en bijzonder geschut.
- De gedekte gemeenschapsweg ten zuiden van Fort bij Spijkerboor, onderdeel van het stelsel van gedekte gemeenschapswegen op de hoofdweerstandslijn en de verbinding met de forten in de Beemster.




*Deelgebied Noordelijk Veenlandschap II.*

## 5.9 Deelgebied Noordelijk Veenlandschap II

**Strategisch landschap**

Het tracé van de hoofdweerstandslijn loopt zigzaggend door het landschap. Het verbindt de forten die voor de hoofdweerstandslijn liggen in het te geïnundeerde gebied. Daarbij wordt een zeer grote diversiteit aan typen dijken en kaden met elkaar verbonden. Samen vormen ze de begrenzing van het door de Stelling beschermde land, de veilige zijde.

De hoofdweerstandslijn volgt vanaf de Beemster, bij Fort bij Spijkerboor de ringdijk van de Starnmeer, steekt deze over met een liniewal tot aan het hoger gelegen veeneiland van Markenbinnen.

Binnen de ringdijk van de Starnmeer liggen diepe en hoge gronden. De liniewal zorgde ervoor dat de hoofdweerstandslijn een logisch verloop kreeg en alleen de noordzijde van de droogmakerij onder water kon worden gezet. De liniewal is niet meer aanwezig. De aanzet daarvan is nog wel zichtbaar in een naar verhouding brede dijkopgang. Het profiel van de liniewal zag er als volgt uit: een flauw buitentalud, platte kruin en een steil binnentalud met een banket. Daarover kon men zich verplaatsen en manschappen en materieel op worden gesteld.



*Liniewal/inundatiekade richting Fort bij Krommeniedijk. (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

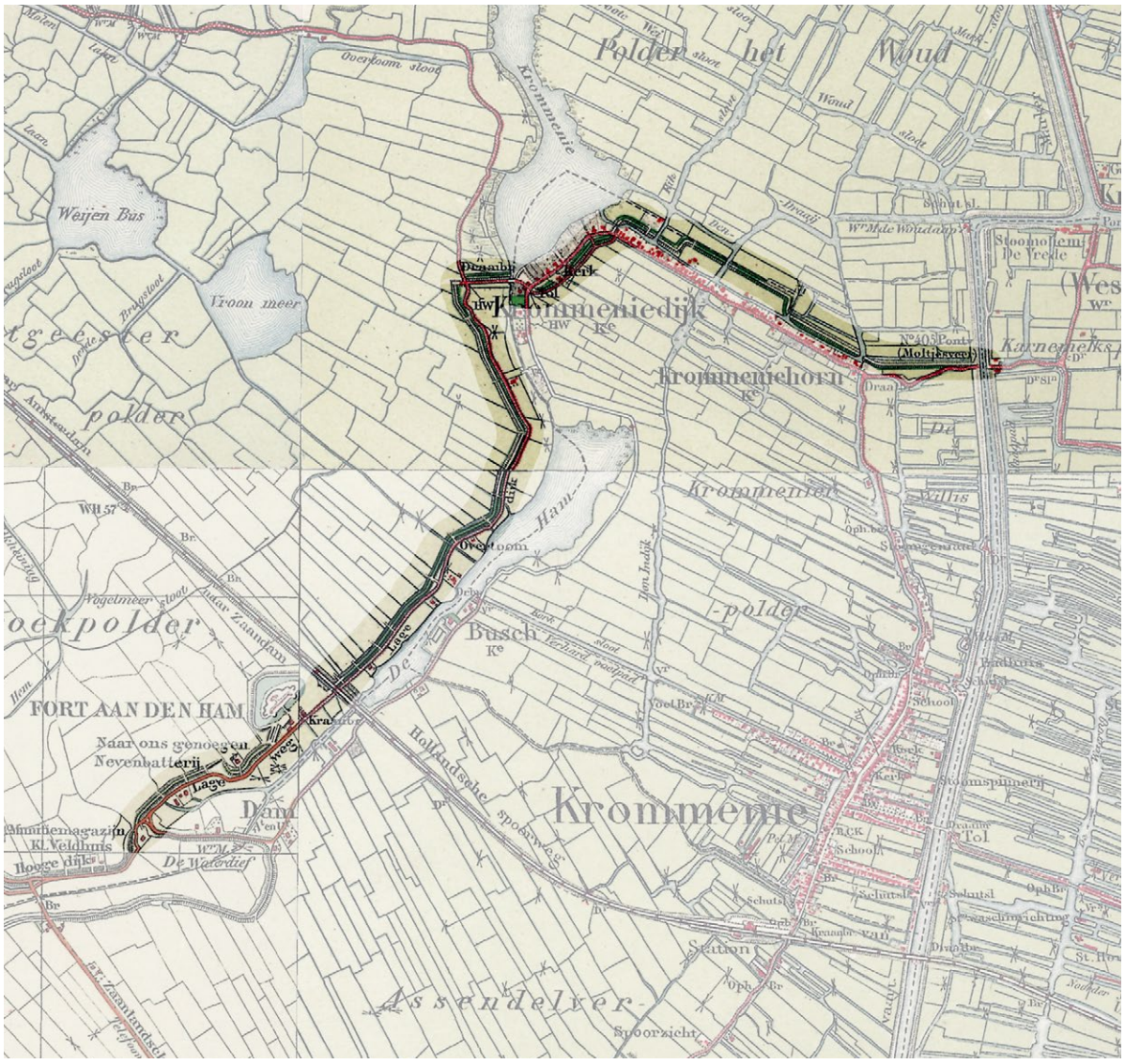
2 De grilligheid van het verloop van de hoofdweerstandslijn en het sterk samengestelde karakter, vindt de oorsprong in de samenkomst van verschillende veenrivieren. Deze deelden het gebied op in stukken die na veenontginning verder uiteenvielen in veeneilanden door golfslag op de steeds groter wordende waterlichamen.

Vanaf de liniewal volgt de hoofdweerstandslijn de rand van het veeneiland van Markenbinnen en sluit aan de andere zijde van de Starnmeer weer aan op de ringdijk van de droogmakerij. De ringdijk wordt gevolgd tot aan West Knollendam. Hier springt de hoofdweerstandslijn over de Markervaart naar de kade van de Nauernasche Vaart en verlaat deze weer bij de aansluiting op Krommeniedijk.

Rondom Krommeniedijk en de Crommenije waren de kades en dijken niet hoog genoeg om in te zetten als begrenzing van de inundatiekommen. Daarom is een liniewal opgeworpen om de inundatie te keren.

- De wal was vanaf de Nauernasche vaart langs het noorden van het lintdorp Krommeniedijk getrokken. Hier is de kade inmiddels verdwenen.
- Aan de westkant buigt het lint naar het zuiden. Hier is de wal door het lint naar de binnenzijde van het dorp getrokken waarbij ook de hoger gelegen grond waar de kerk op staat betrokken is. Hierachter is een verbindende weg gemaakt voor de beweging van troepen en materieel achter de hoofdweerstandslijn. Deze is er nu niet meer.
- Aan de zuidzijde steekt de liniewal weer door het lint heen en volgt de Krommenieweg die de Crommeije kruist richting Fort bij Krommeniedijk.
- Vanaf hier volgt de wal de weg (met de naam Busch en Dam) langs de Crommenije naar het zuiden tot aan De Dam.

Om de wal uit het zicht te nemen werd deze beplant, zeer waarschijnlijk met (knot)wilgen. Ten zuiden van Fort aan Den Ham is nog doorgaande beplanting aanwezig. Ten noorden daarvan staan losse of kleine groepen knotwilgen. De liniewal is in het verleden hoger geweest maar door afgravingen dan wel erosie is het nu meer een lage kade.




*Inundatiekade Krommeniedijk-De Dam, goed zichtbaar zijn de doorvaarten naar De Uitgeester- en Heemskerkerbroekpolder.*



*Liniewal beoosten Fort bij Veldhuis, direct naast de Hooge Dijk.*

Ten zuiden van De Dam is een stukje oude zeedijk, De Hoge Dijk, in de hoofdweerstandslijn opgenomen. De weg lag op de kruin en daarom is aan de binnenteen een gedekte gemeenschapsweg toegevoegd. Gedekte gemeenschapswegen zorgden aan de veilige zijde voor beschutte verbindingen, 'gemeenschap', tussen de verschillende forten van de Stelling.

De Hoge Dijk maakt ten noorden van Fort bij Veldhuis een grote slinger. Dit maakte manschappen en materieel kwetsbaar voor aanvallen uit verschillende flanken. Daarom is met een liniewal een stuk afgesneden. De Hoge Dijk diende wel als de inundatiekering. De 'liniewal beoosten het Fort bij Veldhuis' ligt er nog. Aan de frontzijde is een gracht gegraven en het buitentalud is beplant. Aan het binnentalud lag een banket. Daar kon geschut worden opgesteld.

Achter de liniewal is een gedekte gemeenschapsweg aangelegd. De gedekte gemeenschapsweg is na de Tweede wereldoorlog bij de Communicatieweg tussen Heemskerk en Assendelft getrokken. Daarbij is het westelijke deel van de Liniewal doorsneden.

De hoofdweerstandslijn heeft een sterk samengesteld karakter. Het gebied waar het door heen loopt, ligt vol dijken en kades. Het verloop is daarom niet eenvoudig waar te nemen en navolgbaar, ook omdat stukken liniewal verdwenen zijn.

Omdat het gebied uit allerlei veeneilanden en droogmakerijen bestaat, zijn er een groot aantal inundatiekommen. Tussen de Beemster en de Starnmeer liggen verschillende veenpolders en droogmakerijen rondom Graft de Rijp die bij dreiging onder water zouden worden gezet. Onder meer de Eilandpolder en de droogmakerijtjes de Graftmeer en Sapmeer. Het noordelijk deel van de droogmakerij Starnmeer vormde ook een inundatiekom. Gekoppeld aan het Alkmaardermeer zijn er de inundatiekommen van de Westwouderpolder, de Polder het Woud, van elkaar gescheiden door de Stierop, een restant van een veenrivier. Ten zuiden van het Alkmaardermeer ligt De Uitgeester- en Heemskerkerbroek tussen de Crommenije en de strandwal van Uitgeest. De inundatiekom reikt tot aan de inundatiekade bij Fort bij Veldhuis. Ook het lage gebied tussen Heemskerk en Uitgeest overstroomde bij onderwaterzetting van deze kom.

Het linielandschap is open en nat. Het Alkmaardermeer met haar vertakkingen bindt de omliggende gebieden bijeen. Ondanks de versnipperde kommen is hier een grootschalige inundatie goed voor te stellen.

Accessen doorsnijden de hoofdweerstandslijn en vormen een toegang door de linie naar het veilige gebied. Accessen vroegen extra aandacht op het gebied van verdediging. De Markervaart en de westelijke ringdijk van de Starnmeer vormen een duidelijk herkenbare toegang door de linie en wordt bewaakt door het Fort bij Markenbinnen, dat ook het acces over water via het Stierop overzag. Via de Crommenije en over de Lagendijk ten zuiden van het Alkmaardermeer waren ook toegangen tot de hoofdweerstandslijn. Fort bij Krommeniedijk markeert deze accessen. De spoorweg tussen Uitgeest en Krommenie vormt een kaarsrechte en markante doorsnijding van de Stelling en wordt bewaakt door Fort aan den Ham.

Verboden kringen rondom forten en batterijen waren bedoeld om een vrij waarnemings- en schootsveld te waarborgen en de vijand geen gelegenheid tot dekking te geven. De kringen rondom de drie forten zijn alle nog open. De weidsheid en openheid van het gebied van polder benadrukt de functie van het fort als bewaker van de omgeving. De forten zijn onderling zichtbaar. Vanaf Fort aan Den Ham is er zicht op Fort bij Veldhuis en Fort Krommeniedijk. Vanaf Fort bij Krommeniedijk is Fort aan Den Ham zeer goed waarneembaar, Fort bij Veldhuis is in de verte te onderscheiden net als aan de noordzijde het Fort bij Markenbinnen.

Openheid en zicht aan de onveilige zijde was voor het strategisch landschap van groot belang. Het huidige landschap biedt beide nog in ruime mate. De horizon zal wellicht meer zijn verdicht, vanaf de hoofdweerstandslijn bepalen open graslanden, moerassen en water het beeld. Kleine dorpen als Markenbinnen, Knollendam, Krommenie en Krommeniedijk en het doorlopende open lint langs de Krommenije tot aan De Dam lagen dicht tegen of direct aan de hoofdweerstandslijn. Daartussen was het open. Nu is het gebied tussen Krommenie en de Zaan sterk verdicht en is het contrast van onveilig en veilig sterker aangezet en herkenbaar.



*Fort aan De Ham bewaakt het acces van de spoorweg tussen Assendelft en Uitgeest (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

## Watermanagement

Het water voor de inundatie kwam uit het systeem van de Schermerboezem waar het Alkmaardermeer onderdeel van is. De boezem werd aangevuld met water vanuit de Zuiderzee dat via de sluizen van Schardam, Edam en Monnickendam binnengelaten kon worden. De Schermerboezem had daarnaast inname- en doorvoerpunten in de kop van Noord-Holland en aan het Noordzeekanaal in het zuiden: de Zaansluizen, de Schermersluis te Nauerna en de Overtoomsche Sluis.

Voor het inlaten van water in de boezem en het stellen van de vele kommen werden veelal de bestaande sluizen en stuwen ingezet. In veel gevallen werden deze verstevigd of aangepast ten behoeve van de Stelling van Amsterdam.

Voor de Eilandspolder en omgeving werden de sluizen bij De Rijp en West-Grafdijk ingezet. Daarnaast werd speciaal voor de inundatie de inlaatsluis Eilandspolder gemaakt ten zuiden van Graft-De Rijp, bij Spijkerboor. De sluis is gesloopt, de inlaatkom en ontvangstkom zijn wel bewaard gebleven.

Om de Starnmeer onder water te zetten werd eerst een (niet meer aanwezige) duiker die onder de liniewal lag gesloten. Het water kon dan worden ingelaten via de inlaatsluis direct ten noordoosten van de liniewal, én via een (inmiddels verdwenen) inlaatduiker bij Fort bij Markenbinnen.

De inlaatsluis bestaat uit een sluis in de dijk met vanaf de inlaat een afvoerbed, stortebed en een opvangkom in de droogmakerij. Het afvoerbed en het stortebed zijn verhard om te voorkomen dat de kracht van het instromende water een diep gat zou uitspoelen en daarmee het kunstwerk en de dijk kon ondermijnen. De opvangkom is volgestort maar nog te herkennen. De sluis is in het dijklichaam aangebracht en inmiddels dichtgestort. Het inlaatpunt is nog zichtbaar in de oever van de Knollendammervaart.



*De opvangkom van de inlaatsluis in de Starnmeer.*



*De Boerensluis tussen de Markervaart en de Westwouderpolder.*



*Beschoeide doorvaart in de liniewal/inudatiekade in de Overtoomsloot.*

De inundatie van de Westwouderpolder werd gesteld via de schutsluis bij de Woude en een inlaat aan het Stierop aan de zuidzijde. Voor Polder het Woud ging dat via de Boerensluis tegenover Markenbinnen en de Woudaapsluis bij de molen. Ook was tussen beide een overlaat voorzien over de kade langs de Markervaart die dan bij oorlogsdreiging nog wel moest worden gemaakt en in werking gesteld.

Om de inundatiekom van de De Uitgeester- en Heemskerkerbroek onder water te zetten moest eerst de Liniewal/inundatiekade langs de Krommenije worden dichtgezet. Hierdoorheen lagen zeven beschoeide doorvaarten voor de ontwatering van het gebied en om agrariërs toegang naar hun gronden te geven. De doorvaarten werden dichtgegooid met klei uit naastliggende depots. De doorvaarten zijn nog te herkennen en er zijn nog twee goed bewaarde beschoeiingen aanwezig in de Crommenije bij Krommeniedijk en bij de Overtoomsloot tussen Fort bij Krommeniedijk en Fort aan Den Ham.

Het water werd binnengelaten via de schutsluis en het stoomgemaal bij Uitgeest. De inundatiekering die aansluit op de westkant van Fort bij Veldhuis vormt de scheiding van inundaties uit de Schermerboezem en het Noordzeekanaal. Daarin zijn duikers aangebracht voor het geval er geen water binnen kon worden gelaten bij Uitgeest. De inlaten daar lagen namelijk op een voor de vijand eenvoudig te bereiken plek.

**Militaire werken**

Drie forten bewaken het gebied. Alle worden door nabijgelegen betonnen nevenbatterijen ondersteund. Deze ondersteunende werken komen veel voor aan de westzijde van de Stelling van Amsterdam, welke als meer kwetsbaar voor aanvallen werd beschouwd vanwege de ligging bij de kust, de hoge gronden in de binnenduinrand en op de strandwallen en de smalle inundatievelden. Het Fort bij Markenbinnen bewaakt de toegang naar de Stelling via de Markervaart en de ringdijk van de Starnmeer en de toegang over het water via de Stierop en de aanliggende kades. Het fort is toegankelijk vanaf de ringdijk en goed zichtbaar. Een moderne herbouw van de loods en originele fortwachterswoning zijn aanwezig. Zowel de keel- als de frontzijde zijn beplant. Direct naast het fort ligt de batterij Markenbinnen-Oost. Direct ten zuiden van Markenbinnen, aan de ringdijk lag de batterij Markenbinnen-West.



*Fort bij Markenbinnen, met het acces over de ringdijk en ringvaart. De sloot links van de gracht markeert de hoge rand van het voormalige veeneiland.*
*(foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*



*Doorzicht achter Fort bij Markenbinnen over de nevenbatterij richting het oosten.*

Fort bij Krommeniedijk ligt voor de liniewal en sluit de toegang af via het wateracces de Crommenije en de Lagendijk van Uitgeest naar Krommenie. De bijgebouwen zijn verdwenen, wel is op de plek van de fortwachterswoning een nieuwe woning gebouwd. Op het aardwerk van het fort staat losse beplanting. Ten westen van het fort bij de brug over de Crommenije is tegen de dorpsrand aan, een batterij geplaatst.





*Zicht op het Fort bij Krommeniedijk vanaf Krommenie.*

*Fort bij Krommeniedijk, daarachter loopt de Crommenije en ligt het dorp Krommeniedijk (foto Hanno Lans, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

Fort aan Den Ham bewaakt het acces van de spoorweg Uitgeest-Krommenie. Het ligt voor de liniewal en is bereikbaar vanaf de weg 'Busch en dam'. De Fortwachterswoning is verdwenen, maar de bergloods staat er nog. Het fort is aan de frontzijde dicht beplant, ook om de buitenzijde van de gracht staat beplanting. Ten zuiden van het fort zijn twee batterijen aanwezig op posities waar de inundatiekade naar buiten slingert. Hier staat ook een buskruitmagazijn. Dit is een flink bomvrij gebouw onder een aarden wal.





*Buskruitmagazijn ingepast de bocht van de Hooge Dijk.*

*Nevenbatterij en liniewal/inundatiekade ten zuiden van Fort aan Den Ham. (foto Kenneth Stamp, bron: https://www.stellingvanamsterdam.nl/nl/toolkit/fotos).*

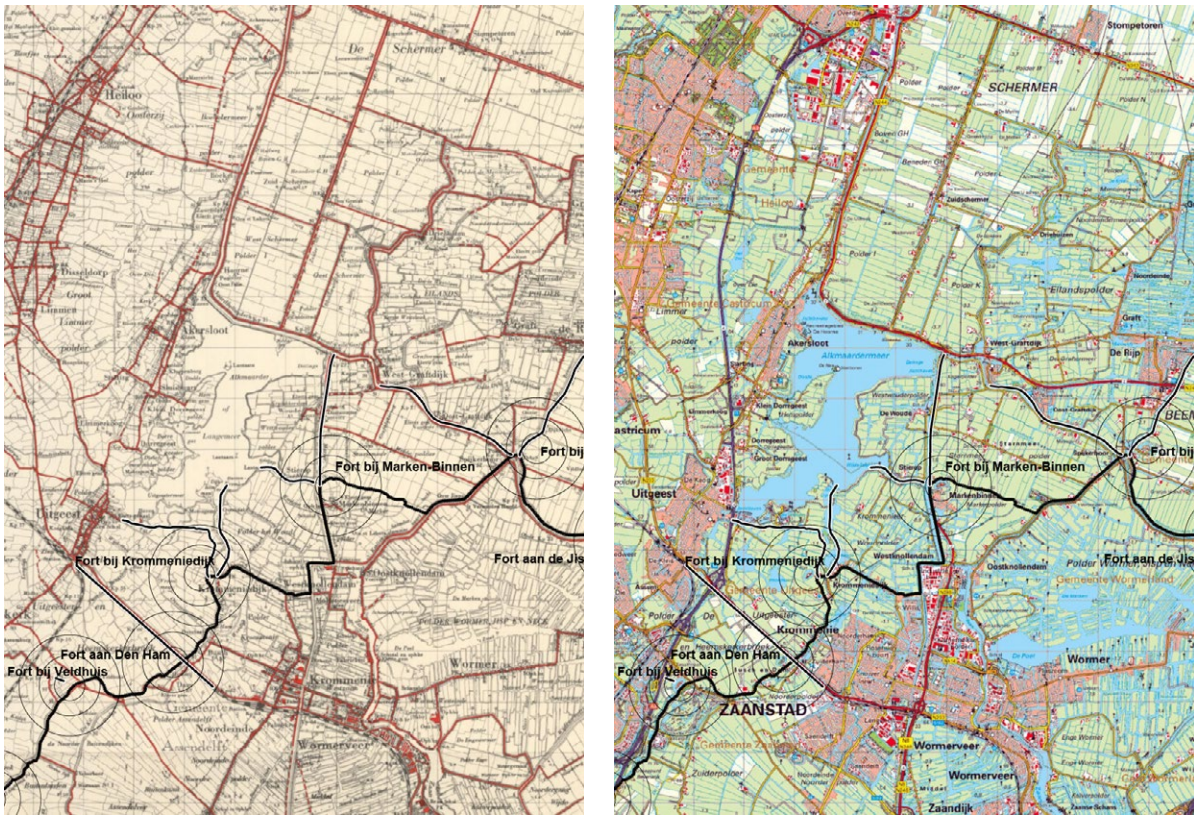
## 5.10 Ruimtelijke dynamiek na WOII

De Stelling van Amsterdam werd na de Tweede Wereldoorlog buiten werking gesteld als verdedigingslinie. Daarmee vervielen ook de beschermingsregimes van de Kringenwet. Dat heeft onder meer gevolgen gehad voor de openheid en leegte van verboden kringen en inundatiekommen, het doorsnijden van de hoofdweerstandslijn en de functie van militaire werken.

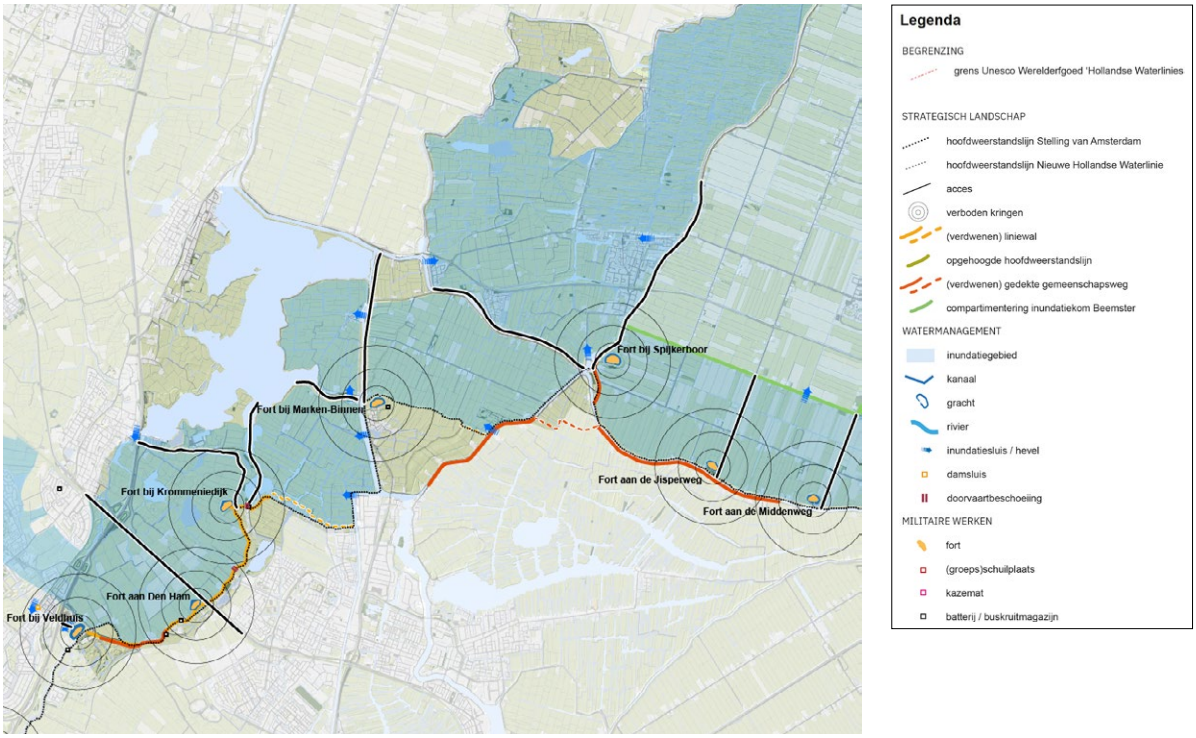
Na het vervallen van de Stelling als verdedigingslinie hebben de forten en bijgebouwen nieuwe functies gekregen. In Fort bij Markenbinnen is nu een centrum voor trainingen voor bedrijfshulpverlening. Fort bij Krommeniedijk huist een zorgcentrum voor jong volwassenen met autisme en het bezoekerscentrum van de Stelling van Amsterdam (K'IJK). Het is tevens een uitkijkplek voor het naastgelegen natuurgebied, wat elk voorjaar onder water wordt gezet voor de vogels. Dit maakt het ook mogelijk een idee te krijgen wat de inundatie voor het gebied betekende en geeft uitdrukking aan de essentie van de Stelling: de onderwaterzetting. Het Fort aan Den Ham heeft nog een poos gediend als opslagplaats voor de Nationale Reserve en is nu een historisch museum over de Stelling van Amsterdam.

In het onveilige gebied heeft weinig verdichting plaatsgevonden. Waarschijnlijk is het gebied door transformatie van landbouw naar meer natuurgebied als minder open te ervaren door opslag van riet en moerasbos. Kort na de Tweede Wereldoorlog is de weg ten noorden van de spoorweg tussen Uitgeest en Krommenie omgevormd tot de provinciale weg N203. In de jaren '60 van de vorige eeuw is de snelweg A9 aan de westzijde van de Uitgeester- en Heemstederbroekpolder aangelegd. Ook is de horizon daarachter flink verdicht. Ook is in die periode een hoogspanningsleiding door het gebied getrokken. Het traject van de leiding passeert de hoofdweerstandslijn ten oosten van Fort Markenbinnen en steek achter Fort Krommeniedijk door over de inundatiekade en gaat dan voorlangs bij Fort aan Den Ham om vervolgens weer achter Fort bij Veldhuis door te steken

De transformatie van het landschap heeft vooral binnen de veilige zijde plaatsgevonden. Het lintdorp Krommenie is in de jaren '50 van de vorige eeuw naar de Nauernasche Vaart vol gegroeid en daarna stapsgewijs naar het westen uitgebreid tot aan de Krommenije. Wormerveer is vanaf hetzelfde moment ook geleidelijk naar het noorden uitgegroeid tussen de Zaan en de Nauernasche Vaart. Het is nu een samengegroeid geheel dat vanaf ongeveer 1990 tot aan Knollendam is dichtgegroeid met bedrijventerreinen. Rond 2000 is ten zuiden van de spoorlijn het lintdorp Assendelft enorm uitgebreid en rijkt nu bijna tot aan de Krommenije.




*Deelgebied Noordelijk Veenlandschap in 1950 en 2020.*




*Strategisch landschap, watermanagement en militaire werken deelgebied Droogmakerij Beemster.*

## 5.11 Kernkwaliteiten Noordelijk Veenlandschap II

Strategisch Landschap

- De liniewal is de hoofdweerstandslijn door Krommeniedijk.
- De hoofdweerstandslijn tussen Fort bij Krommeniedijk en Fort bij Veldhuis, goed herkenbaar aan de liniewal en de daarin aanwezige militaire werken en elementen van het inundatiesysteem en beplanting met knotwilgen.
- De liniewal beoosten Fort bij Veldhuis met gracht.
- Duidelijke en zichtbare relaties tussen accessen en de hoofdweerstandslijn bij Fort Markenbinnen en Fort bij Den Ham.
- Voorstelbaarheid van inundatie door de grote open gebieden. Met name bij Fort bij Krommeniedijk door de ligging bij de natte en waterrijke polders.
- De leesbaarheid van de verdedigende posities van de forten en verloop van de hoofdweerstandslijn door de grote openheid aan de onveilige zijde en de onderlinge zichtrelaties.
- De open verboden kringen rond de forten.
- Het contrast tussen de verdichte en stedelijke veilige zijde en de open onveilige zijde.

Watermanagement

- De ontvangstkom en inlaatkom van de inlaatsluis ‘Eilandspolder’.
- De inlaatsluis met inlaatkom in de ringdijk van de Starnmeer bij de Knollendammervaart.
- De inlaatsluizen Boerensluis en Woudaapsluis.
- De doorsnijdingen en beschoeide doorvaarten in de liniewal/inundatiekade tussen Krommenie en De Dam.
- De inundatiekade met sluizen bij Fort bij Veldhuis.

Militaire Werken

- Goed in het landschap zichtbare forten.
- Fort bij Markenbinnen met direct aanliggend nevenbatterij.
- Het aan alle zijden goed zichtbare Fort Krommeniedijk in waterrijke omgeving plus nevenbatterijen.
- De karakteristieke samenhang van Fort aan Den Ham met de kaarsrechte spoorweg als acces.
- De groene camouflage van Fort aan Den Ham.
- De relatie tussen Fort aan Den Ham, de nevenbatterij en het buiskruitmagazijn via de inundatiekade.
- Het buskruitmagazijn.
- De aangelegde gedekte gemeenschapsweg langs de liniewal beoosten Fort Veldhuis tot aan het buskruitmagazijn bij De Dam.

# 6 UITGANGSPUNTEN

De gebiedsanalyses geven inzicht in hoe de uitzonderlijke universele waarde van het Werelderfgoedgebied, (die is vertaald naar de kernkwaliteiten), zich manifesteert in het specifieke gebied. Tevens geven ze inzicht in hoe hiermee om te gaan om te voorkomen dat er bij ontwikkelingen sprake zal zijn van aantasting.

Daartoe zijn uitgangspunten en ontwikkelingsrichtingen aangegeven in dit hoofdstuk. Deze gelden alleen voor het Werelderfgoedgebied (property), en niet voor andere erfgoedwaarden. De uitgangspunten zijn in dit hoofdstuk onderverdeeld per schaalniveau. Deze uitgangspunten zijn leidend en bindend bij eventuele ontwikkelingen. Naast deze uitgangspunten per schaalniveau, zijn op het schaalniveau van de ensembles ook ambities en kansen geformuleerd. Deze dienen voornamelijk als bron van inspiratie voor eventuele ontwikkelingen.

## 6.1 Algemeen

De Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam hebben een samengestelde structuur van militaire en landschappelijke objecten, die zijn unieke waarde dankt aan de manier waarop het militaire systeem op de topografie van het landschap is geprojecteerd. De vernuftige manier waarop controle werd uitgeoefend op het watersysteem, om dit tot bondgenoot te maken in de strijd tegen de vijand, is typerend voor de Hollandse omgang met het cultuurlandschap. De planmatige aanpak van dit 19e- / 20ste-eeuwse ‘grand project’ dwingt nog steeds bewondering af.



Het behouden van de Waterlinies moet verder gaan dan alleen het bewaren van militaire objecten: het gaat om het verdedigingssysteem als geheel in samenhang met het cultuurlandschap waarin de linies zijn ingebed. Omdat de Waterlinies hun militaire functie hebben verloren moet er bovendien een stap verder worden gegaan dan alleen beschermen wat er nu is. Het relatief open gebied met militaire en waterstaatkundige objecten vervult een recreatieve functie voor bewoners en bezoekers en zorgt voor 'lucht' tussen de steeds toenemende bebouwing. Daarbij is publiek draagvlak een voorwaarde voor duurzaam behoud.

In het gebied Stelling van Amsterdam-Noord liggen in beperkte mate opgaven op het gebied van woningbouw en uitbreiding van bedrijvigheid. Op hoofdlijnen bevat de gebiedsanalyse, naast de uitwerking van de in de Hollandse Waterlinies aanwezige kernkwaliteiten van het UNESCO Werelderfgoed, inzicht in de uitgangspunten en ontwikkelingsruimte bij planvorming.

**Uitgangspunten voor ontwikkeling**
Op basis van de OUV/kernkwalitieiten van de Hollandse Waterlinies zoals beschreven in het nominatiedossier, zijn twee uitgangspunten geformuleerd voor ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies:

1. De kernkwaliteiten mogen niet worden aangetast. Dit geldt niet alleen in fysieke zin maar ook voor de visuele integriteit.

Aantasting houdt in dat er sprake is van gehele of gedeeltelijke afbraak van gebouwde objecten, doorsnijding, bebouwing, begroeiing of afgraving van landschappelijke Hollandse Waterlinies-elementen.

Verlies van visuele integriteit betekent dat het Werelderfgoed visueel wordt aangetast door nieuwe ontwikkelingen, of die nu binnen of buiten de begrenzing van het Werelderfgoed gesitueerd zijn. Instandhouding van de visuele integriteit bestaat uit het bewaren van de zichtbaarheid van de samenhang in het systeem en van de zichtrelaties tussen de elementen. Bij ontwikkelingen is het ook van belang dat de schaal aansluit op die van de linie-elementen. De principes voor visuele integriteit zijn uitgewerkt in: *Visuele Integriteit Waterlinies. Advies Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie, 2018.*

2. Eventuele ontwikkelingen versterken de kernkwaliteiten. Bij ontwikkelingen worden de kernkwaliteiten als uitgangspunt meegenomen en zo mogelijk verzilverd.

Het tweede uitgangspunt betreft de potentie om middels ontwikkelingen de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies te versterken. Dit gaat over het inspelen op aanwezige kernkwaliteiten, zodat een ontwikkeling kwaliteit toevoegt aan het gebied en de beleefbaarheid daarvan. Plannen maken bijvoorbeeld niet alleen gebruik van het groene en open karakter van een groot deel van het gebied, maar versterken de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies.

**Betekenis van de Stelling van Amsterdam op vijf schaalniveaus**
Maar hoe voorkom je aantasting van de kernkwaliteiten, en hoe zorg je ervoor dat de beschreven kernkwaliteiten worden versterkt bij ontwikkelingen in het gebied? Om daar concrete handvatten voor te kunnen bieden benoemen we ruimtelijke principes voor de verschillende schaalniveaus waarop de Hollandse Waterlinies ruimtelijke betekenis hebben:
- De schaal van de Hollandse Waterlinies als totaalsysteem (zie achtergrond H3);
- De regionale schaal; Stelling van Amsterdam-Noord (zie achtergrond H4);
- De schaal van de deelgebieden; Noordelijk Veenlandschap I, de Beemster en Noordelijk Veenlandschap II (zie achtergrond H5);
- Het schaalniveau van het ensemble en aandachtsgebieden;
- De schaal van de individuele elementen van de Waterlinie: de forten, de inundatiewerken, de accessen, en de hoofdweerstandslijn.

Deze vijf schaalniveaus komen ook aan de orde in eerdere hoofdstukken van deze gebiedsanalyse, en zijn afgeleid uit bestaande beleidsstukken zoals het Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam (2008). Spelregels uit dit beeldkwaliteitsplan, maar ook uit de *Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en uit de Omgevingsverordening NH2020* zijn indien relevant voor deze gebiedsanalyse overgenomen. De ruimtelijke principes van de hoogste schaalniveaus worden steeds vertaald naar en concreter gemaakt in het onderliggende schaalniveau.

## 6.2 Schaalniveau 1: herkenbaarheid van de Hollandse Waterlinies als geheel

De Stelling van Amsterdam vormt een verdedigingssysteem dat over het landschap heen is gelegd in een ring rond de hoofdstad. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is ingebed in het lage, natte gebied van het IJmeer tot onder de Merwede. De hoofdweerstandslijn rijgt de forten aaneen, en verbindt de verschillende landschappen: het IJmeer, de veenpolders, droogmakerijen en de stedelijke omgeving van Amsterdam. Op dit schaalniveau is het van belang om de waarde van de Hollandse Waterlinies als continue landschappelijke zone herkenbaar te houden en waar mogelijk te versterken.

Uitgangspunten voor ontwikkeling binnen het schaalniveau van de Hollandse Waterlinies als geheel

- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt bijzondere aandacht besteed aan het realiseren van kwaliteit in dit waardevolle gebied.
- Maak het samenhangende stelsel van strategisch landschap, watermanagement en de militaire werken beter zichtbaar en beleefbaar.
- De maat, schaal en vorm van nieuwe ontwikkelingen is passend in het landschap en wordt afgestemd op de elementen van de linie.
- Behoud en herstel de continuïteit van de hoofdweerstandslijn als lineaire hoger gelegen structuur in het landschap, als begrenzing van de inundatiekommen (onveilige zijde) en het te verdedigen gebied (veilige zijde).
- Behoud en versterk de herkenbaarheid van het aanwezige contrast tussen de veilige en onveilige zone.
- Behoud de openheid van de inundatiekommen waar deze nog aanwezig is.
- Behoud de openheid van de verboden kringen en schootsvelden waar deze nog aanwezig is.
- Behoud de zichtlijnen vanuit de militaire werken op het acces en, indien relevant, naar andere militaire werken.
- Behoud de accessen in samenhang met de bijbehorende militaire werken.
- Behoud de herkenbaarheid van het watermanagement.



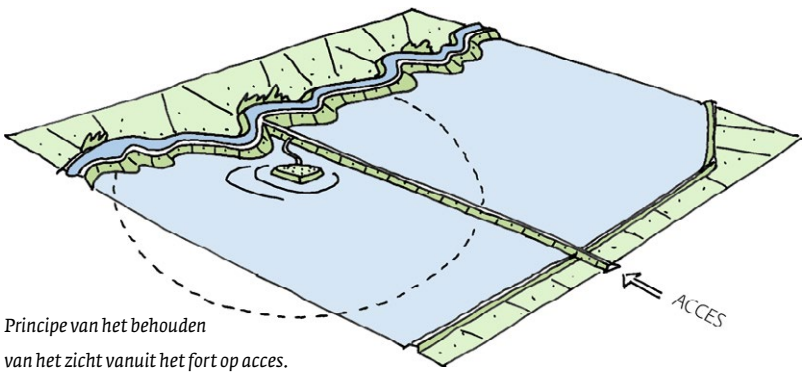
*Hoofdweerstandslijn als ruggengraat en doorgaande lijn.*



*Contrast tussen veilige en onveilige zone.*



*Open schootvelden, zicht op de accessen.*



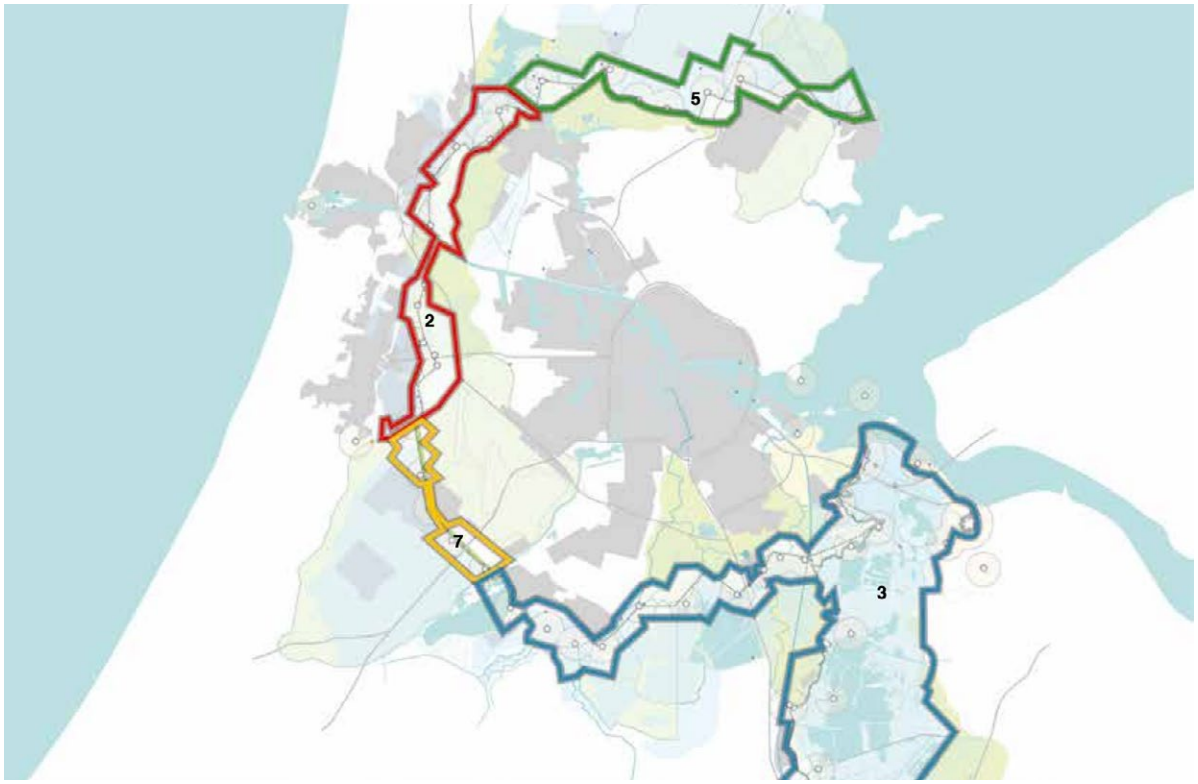

*Principe van het behouden van het zicht vanuit het fort op acces.*

## 6.3 Schaalniveau 2: Stelling van Amsterdam-Noord

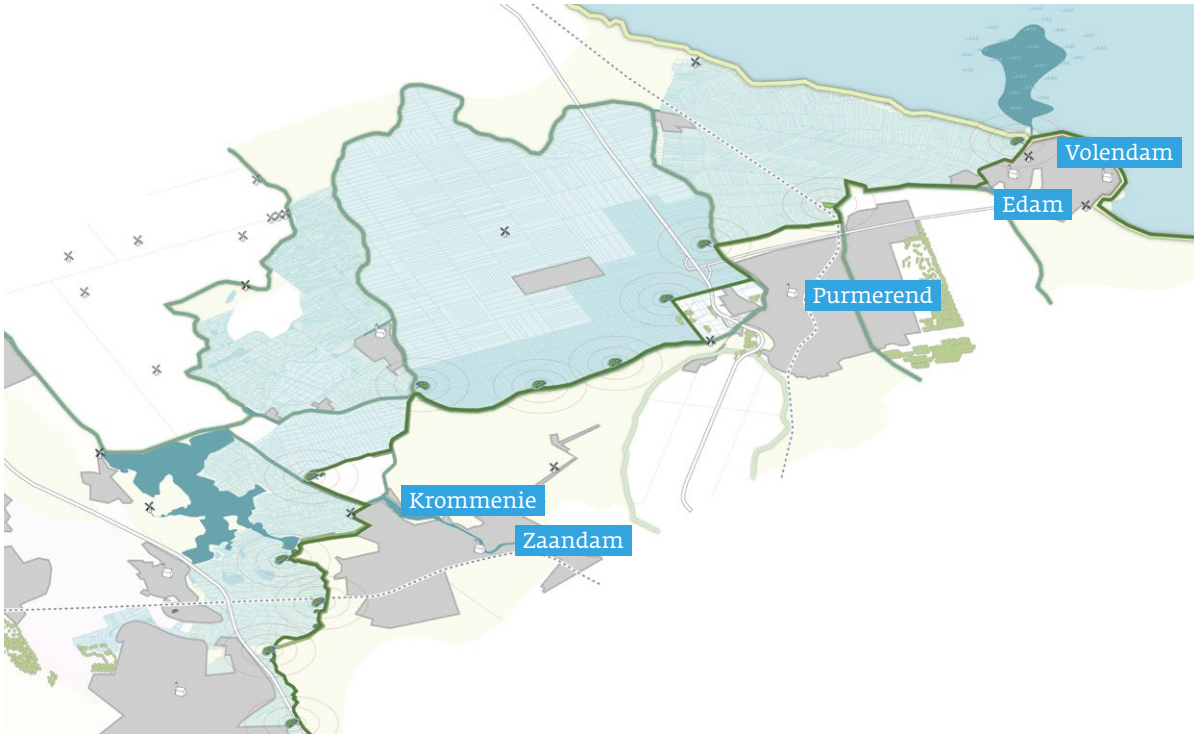
Zoals beschreven in Hoofdstuk 4 beslaat deze gebiedsanalyse drie deelgebieden: twee veenweidelandschappen en droogmakerij de Beemster. Het overkoepelende schaalniveau, dat van Stelling van Amsterdam-Noord heeft echter ook herkenbare kwaliteiten. De ruimtelijke dynamiek is hier een stuk lager dan in bijvoorbeeld Amsterdam-West, en de herkenbaarheid van de Stellling is hier groter. In de studie Verkenning Linie-perspectief 2030. wordt dit gebied getypeerd als verstilde lijn door het landschap. De Stelling van Amsterdam-Noord vormt hier een expressieve rand langs het open landschap van de veenpolders en de Beemster, waarbij de veilige binnenzijde duidelijk meer bebouwing en dynamiek kent dan de relatief open buitenzijde.
Op dit schaalniveau is het van belang bestaande landschappelijke kwaliteiten te behouden en te versterken, en daarbij de herkenbaarheid van de Stelling als verstilde lijn in dat landschap te vergroten.

**Uitgangspunten voor ontwikkelingen binnen gebied Stelling van Amsterdam-Noord**

- Behoud het verschil tussen de relatieve openheid van de Stelling aan de buitenzijde, en het meer dynamische en bebouwde gebied binnen de hoofdweerstandslijn.
- Behoud en versterk de betekenis die de Stelling in dit gebied heeft als een “verstilde lijn” in het landschap.
- Behoud het karakter van de verschillende landschappen in dit deelgebied; de relatief hooggelegen natte, onregelmatig verkavelde veenweidelandschappen, en de laag liggende strak verkavelde droogmakerijen.




| Strategie linielint en trefwoorden landschap | Deelgebied | Mogelijke allianties (buiten provincies en gemeentes) |
|---|---|---|
| ADEMRUIMTE VOOR DE STAD *parklandschap* | 1 Kraag van Utrecht en Linieland | Boeren (streekprodukten), (recreatie- en horeca) ondernemers, maatschappelijke organisaties |
| | 2 Flank IJmuiden / Haarlem | |
| WATERRIJK LINIELANDSCHAP *agrarisch landschap, (boeren) natuur, recreatie, van waterbeheer* | 3 Vechtstreek | Boeren (streekprodukten), natuurorganisaties, waterschap/ Waternet, (recreatie- en horeca)ondernemers, I Amsterdam, maatschappelijke organisaties |
| | 4 Zeekleipolders | Boeren, (recreatie)ondernemers, waterschap |
| VERSTILDE LIJN *agrarisch landschap, boerennatuur, recreatie* | 5 Veenweideland- schap Zeevang en Beemster | Boeren, natuurorganisaties, waterschap, I Amsterdam, maatschappelijke organisaties |
| | 6 Rivierengebied | Boeren, natuurorganisaties, waterschap, (recreatie) ondernemers, maatschappelijke organisaties |
| DYNAMISCHE HAARLEMMER-MEERPOLDER *contramal in verstedelijkt landschap* | 7 Haarlemmermeer- polder | (Recreatie)ondernemingen, maatschappelijke organisaties |




## 6.4 Schaalniveau 3: herkenbaarheid van de Stelling van Amsterdam in Noordelijk Veenlandschap I, Droogmakerij Beemster en Noordelijk Veenlandschap II

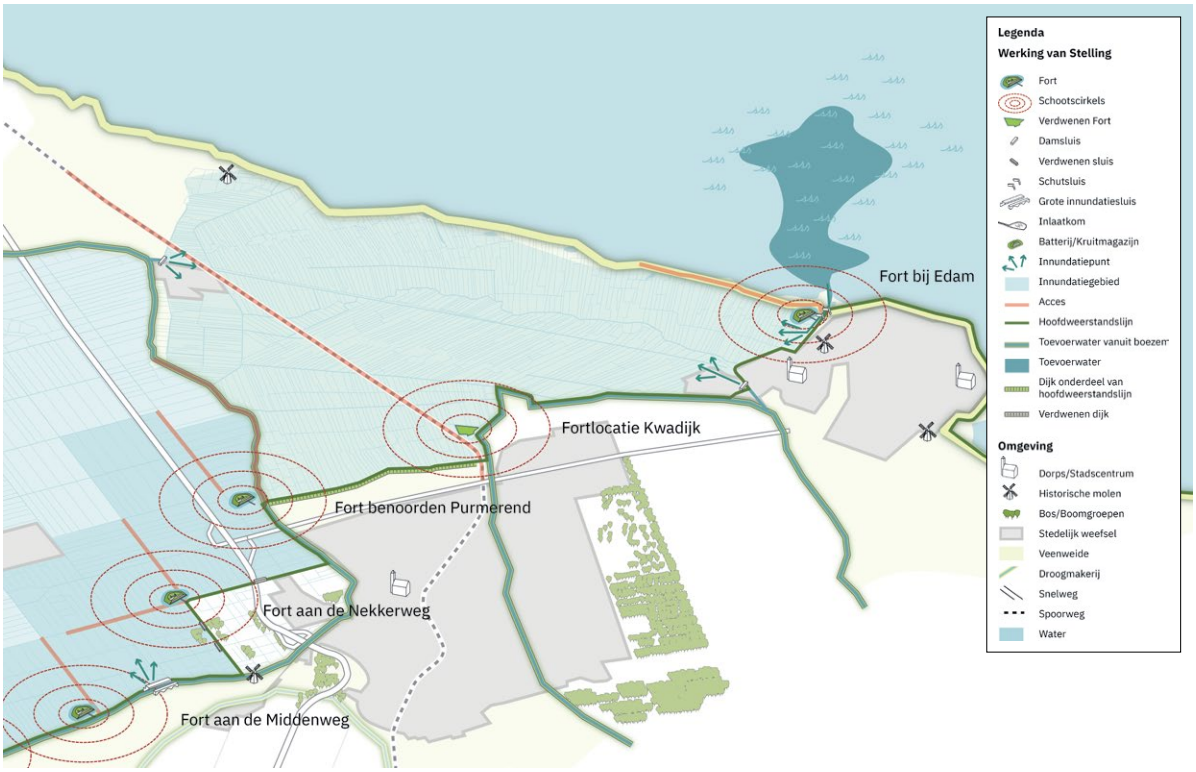
Stelling van Amsterdam-Noord kent drie landschappen; Polder Zeevang tussen het Markermeer en de droogmakerij de Beemster, met daarin het Fort bij Edam en de fortlocatie bij Kwadijk, de Beemster met de karakteristieke forten: Fort benoorden Purmerend, Fort aan de Nekkerweg, Fort aan de Middenweg, Fort aan de Jisperweg, en Fort bij Spijkerboor, en het waterrijke veenweidelandschap tussen de Beemster en de binnenduinrand, met daarin de forten Fort bij Markenbinnen, Fort bij Krommeniedijk en Fort aan den Ham.

**Noordelijk Veenlandschap I**

De hoofdweerstandslijn van de Stelling van Amsterdam markeert een landschappelijke overgang; aan de noordzijde de relatief hoog gelegen en waterrijke Polder de Zeevang, met een organische verkaveling, aan de zuidzijde de laag gelegen geometrisch verkavelde droogmakerij de Purmer. Dit verschil van binnen en buiten wordt nog eens vergroot door het verschil in openheid, aan de noordzijde gaat de grote openheid van het water van de Markermeer over in de weidsheid van het natte veenpolderlandschap, ten zuiden van de hoofdweerstandslijn is veel meer bebouwing aanwezig en is daardoor veel meer verdicht. Het Fort bij Edam is goed herkenbaar als sculpturaal element naast de Zeevangszeedijk met daar in de buurt ook de zeesluis. Fortlocatie bij Kwadijk heeft een duidelijke relatie met de spoorlijn als acces. Door het lintdorp Kwadijk is de hoofdweerstandslijn nog goed te herkennen als de met klinkers verharde weg die wat hoger is gelegen ten opzichte van de oude bebouwing. Samen zorgen deze kwaliteiten voor een duidelijk herkenbaar waterlinielandschap.

**Uitgangspunten voor ontwikkelingen op schaalniveau van Noordelijk Veenlandschap I**

- Eventuele nieuwe ontwikkelingen versterken de herkenbaarheid van de waterlinie en dragen bij aan de herkenbaarheid van het systeem.
- Zet in op de beleefbaarheid van het verschil tussen de onveilige zijde en de veilige zijde. Behoud de grote openheid aan de onveilige zijde van de hoofdweerstandslijn, en de karakteristieke kwaliteit van de waterrijke veenweidepolder Zeevang.
- Eventuele nieuwe ontwikkelingen passen in functie, maat en schaal bij het karakter van het landschap. Bij het open veenweidelandschap passen ontwikkelingen die laag blijven, natuurlijk, waterrijk. Eventuele nieuwe “verdichtende” ontwikkelingen passen beter aan de veilige zijde van de hoofdweerstandslijn.
- Geen nieuwe bebouwing in gebieden die nu nog open zijn in zone van 100 meter aan weerszijden van de hoofdweerstandslijn of in de verboden kringen. Hierdoor blijft herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn in haar landschappelijke context behouden.
- Zet in op de continuïteit en de herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn door continuïteit van inrichting en materiaalgebruik.

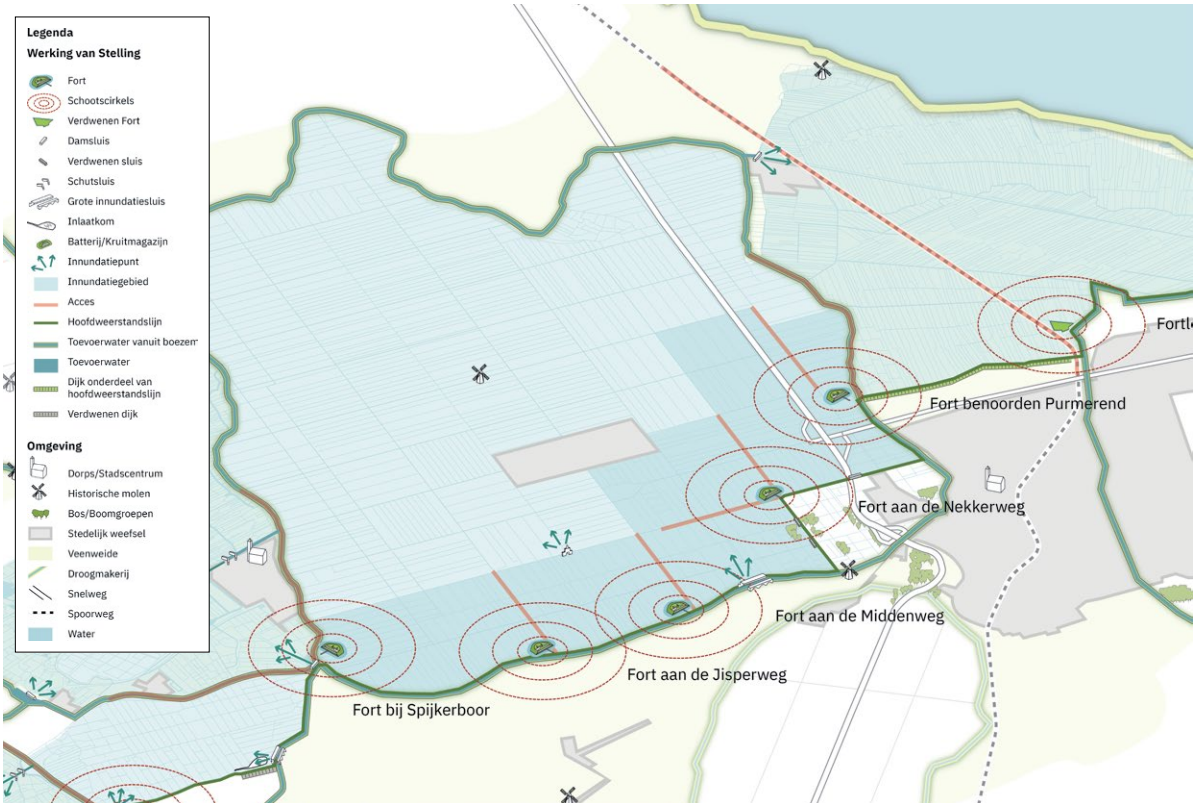



**Droogmakerij Beemster**

In dit deelgebied voegt de Stelling zich naar het unieke monumentale geometrische landschapspatroon van UNESCO werelderfgoed droogmakerij de Beemster. Er is geen aparte liniedijk gemaakt, de hoofdweerstandslijn wordt gevormd door de boezemkade langs de ringvaart en door onderdelen van het wegenpatroon van de Beemster. De forten zijn markante elementen die als afwijkende objecten in het open landschap liggen alsof ze daar toevallig zijn geland. Bij nieuwe ontwikkelingen moet het cultuurlandschap van de Beemster het belangrijkste aanknopingspunt vormen; het patroon van de Stelling is daaraan ondergeschikt. Dit geldt ook wanneer het vergezicht van forten, onderdeel van de open schootscirkels, verstoord wordt door het geometrische landschapspatroon van bomenlanen in de Beemster.

**Uitgangspunten voor ontwikkelingen op schaalniveau van Droogmakerij Beemster**

- Eventuele nieuwe ontwikkelingen volgen het patroon van het unieke geometrische cultuurlandschap van de Beemster.
- Behoud de herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn over de ringdijk en door de droogmakerij, met daaraan de forten als sculpturale linie-elementen.
- Behoud de herkenbaarheid van de gedekte gemeenschapswegen achter de linie in het Wormer en Jisperveld.
- Behoud de openheid van het polderlandschap, en daarmee de voorstelbaarheid van de inundatie.
- Geen nieuwe bebouwing in verboden kringen, en gebieden die nu nog open zijn in zone van 100 meter aan weerszijden van de hoofdweerstandslijn. Hierdoor blijft herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn in haar landschappelijke context behouden.
- Behoud de onderlinge zichtrelaties tussen de forten door nieuwe opgaande ontwikkelingen te voorkomen.
- Behoud de contrasterende verschijningsvorm van de forten binnen de Beemster: verhoogde ligging, golvende, afgeronde wallen en een eigen beplanting, als eilanden in de rationeel ruimtelijke opzet van de droogmakerij.
- Zet in op eenduidige ruimtelijke verschijning, ook wat betreft groen, om de eenheid van de Stelling van Amsterdam binnen de Beemster te versterken.

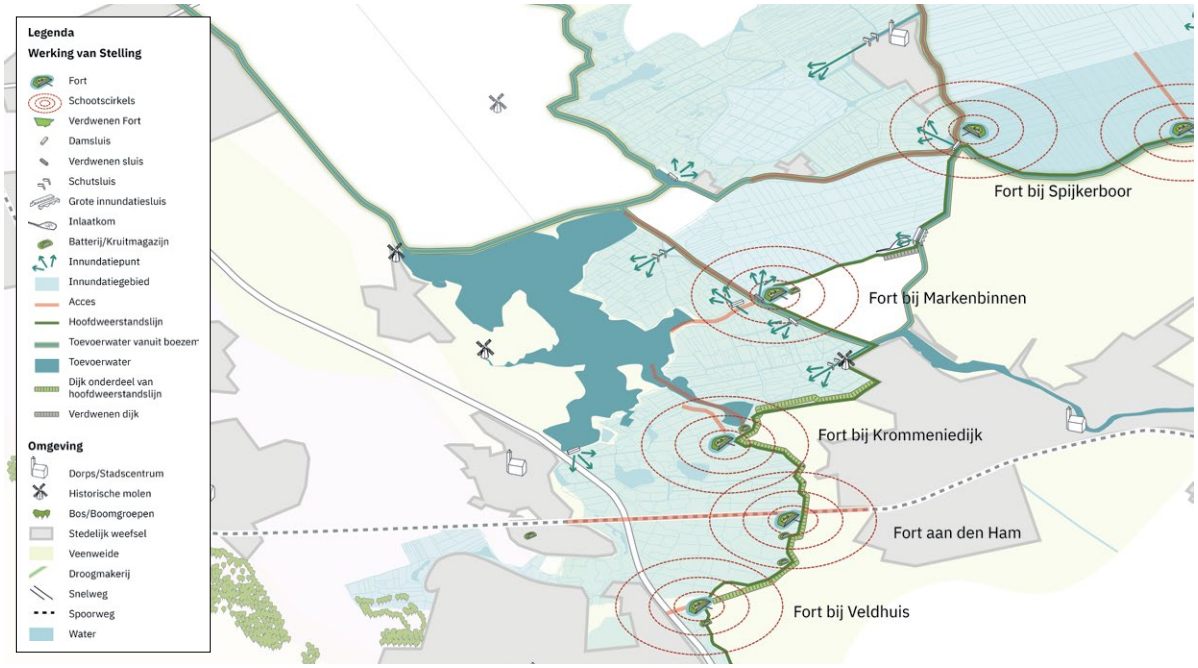



**Noordelijk Veenlandschap II**

Kenmerkend voor dit deelgebied is het zicht aan de buitenzijde van de Stelling over het waterrijke veenweidegebied rond het Alkmaardermeer. De hoofdweerstandslijn loopt zigzaggend door het landschap en bestaat uit diverse typen dijken en kaden. Hierdoor is de hoofdweerstandslijn niet als continue lijn door de veenpolders herkenbaar. In de Starnmeer (droogmakerij) bestond de hoofdweerstandslijn uit een speciaal aangelegde kade, die door vergravingen echter verdwenen is. De forten hebben een losse, opvallende positie in het landschap. De relatie tussen de forten en hun acces is goed herkenbaar door het overwegend open landschap aan de buitenzijde van de Stelling. Opvallend in dit gebied is dat de forten beplante eilanden vormen in het verder relatief open landschap. De hoofdweerstandslijn is plaatselijk beplant met knotwilgen. Uitgangspunten voor ontwikkelingen richten zich op de openheid van de verboden kringen en schootsvelden, en het behouden en waar mogelijk vergroten van de herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn.

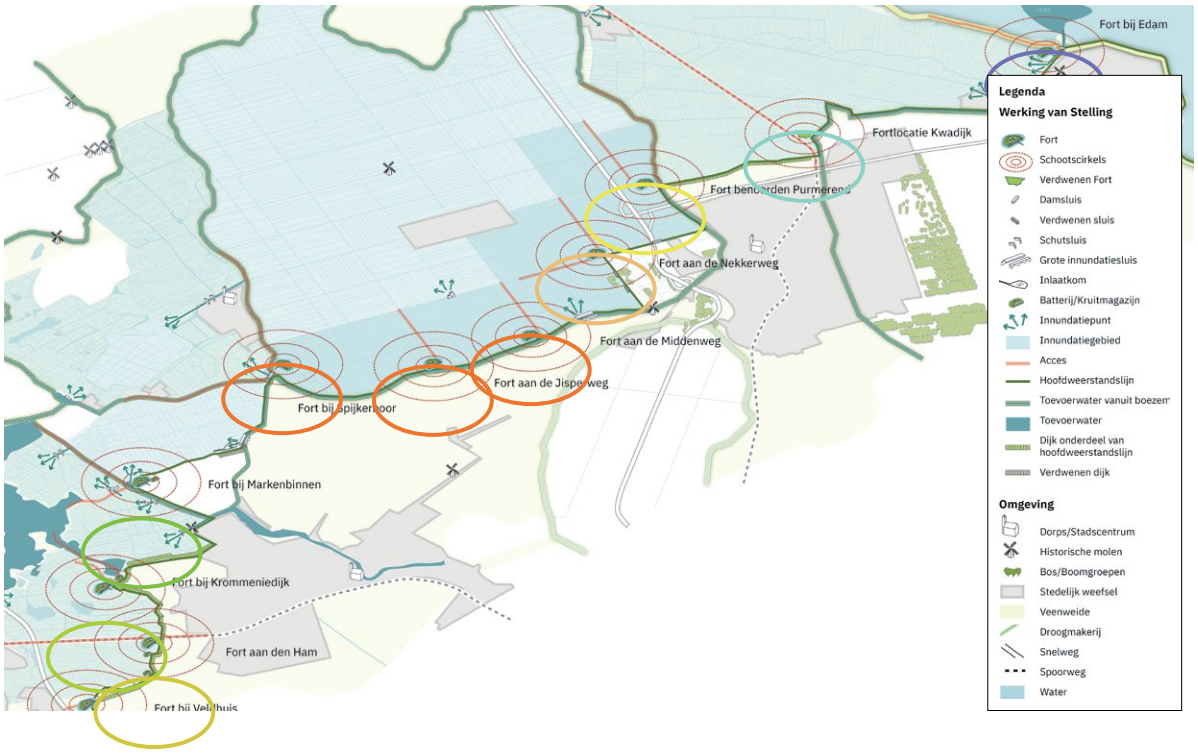
**Uitgangspunten voor ontwikkelingen op schaalniveau van Noordelijk Veenlandschap II**

- Behoud de openheid van het Waterlinielandschap aan de buitenzijde van de hoofdweerstandslijn en specifiek in de verboden kringen en schootsvelden. Behoud daarmee de voorstelbaarheid van de inundatie.
- Behoud en versterk de herkenbaarheid van de samengestelde hoofdweerstandslijn, met de specifiek hiervoor aangelegde liniedijk, inundatiekades en gedekte wegen.
- Geen nieuwe bebouwing in verboden kringen, en gebieden die nu nog open zijn in zone van 100 meter aan weerszijden van de hoofdweerstandslijn. Hierdoor blijft herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn in haar landschappelijke context behouden.
- Behoud de onderlinge zichtrelaties tussen de forten door nieuwe opgaande ontwikkelingen te voorkomen.
- Behoud de contrasterende verschijningsvorm van de forten: de verhoogde ligging en afwijkende grondsoort zorgen voor karakteristiek beplante eilanden in het open veenweidelandschap.




## 6.5 Schaalniveau 4: ensembles en aandachtsgebieden

Op schaal van de landschappelijke ensembles markeren de elementen van de Waterlinies knooppunten en gradiënten in het landschap, en zorgen daarmee voor expressie van die samenhang. Forten liggen altijd op een knooppunt in het landschap. Alle elementen van de Waterlinie hebben een specifieke oriëntatie in het landschap. Dit is het schaalniveau waarop je de werking van het verdedigingssysteem het best zichtbaar kunt maken. In Stelling van Amsterdam-Noord worden de ensembles eigenlijk bepaald door de landschappen waar ze in liggen. Zo vormen de forten in de Beemster, gelegen aan de ringdijk en gebaseerd op het geometrische stelsel van de droogmakerij een duidelijk ensemble. Toch bestaan er ook accentverschillen. Op dit schaalniveau worden enkele plekken beschreven die een logisch ensemble vormen, en worden aandachtsgebieden aangegeven waar om andere redenen specifieke ruimtelijke principes gelden, bijvoorbeeld vanwege de ruimtelijke dynamiek.




*Forten aan de ringdijk in de Beemster*
*Vooruitgeschoven Fort aan de Nekkerweg in de Beemster*
*Fort Krommeniedijk in weids inundatielandschap*
*Fortlocatie Kwadijk bij acces*
*Fort benoorden Purmerend in de Beemster*
*Fort aan den Ham als bewaker van de spoorlijn*
*Forten aan de ringdijk in de Beemster*
*Fort bij Markenbinnen in relatie tot waterrijk landschap en acces*
*Fort bij Edam bij de hoofdinlaat Markermeer*

**Omgeving Fort bij Edam**

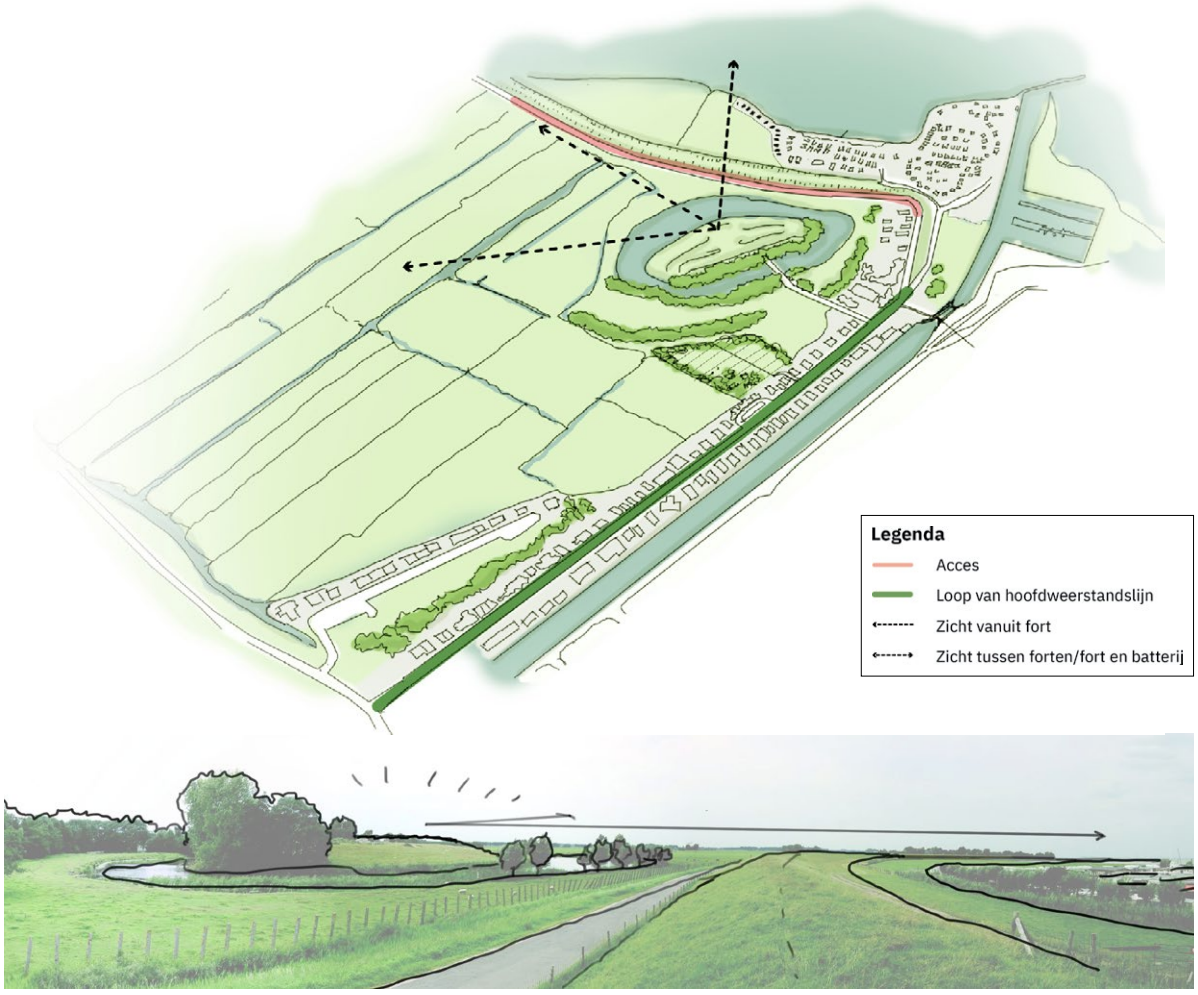
Bijzonder aan dit ensemble is dat hier veel Waterlinie-elementen samenkomen en nog zeer herkenbaar zijn. Het Fort bij Edam verdedigde de zeesluis bij Edam, het acces dat werd gevormd door de Zeevangszeedijk en het open waterlandschap van het Markermeer daarachter. Het fort ligt markant op de overgang van het open polderlandschap en het bebouwde gebied van Edam, op het punt waar het acces van de dijk aansluit op de hoofdweerstandslijn. De uitgangspunten bij ontwikkelingen gaan uit van het behouden en versterken van de relatie van het fort met de dijk, het open waterlandschap en het open veenweidelandschap. Ook de samenhang tussen het fort en de inlaatsluis kan versterkt worden.

**Uitgangspunten bij ontwikkelingen ensemble omgeving Fort bij Edam**

- Behoud de zichtrelatie tussen het fort en het acces gevormd door de Zeevangszeedijk.
- Behoud de openheid van het veenweidelandschap en het zicht vanaf het fort over het open waterlandschap van het Markermeer.
- Behoud het zicht over het weidse waterlandschap door buitendijkse ontwikkelingen tegen te gaan.
- Behoud de herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn door eenheid te behouden in de vormgeving en materiaalgebruik. De weg heeft hier een besloten en groen karakter, met bomen en een bestrating van gebakken klinkers.
- Behoud de zichtlijnen tussen de hoofdweerstandslijn en het fort.

**Ambities en kansen**

- Versterk het zicht op het open waterlandschap van het Markermeer bij nieuwe buitendijkse ontwikkelingen.
- Versterk de relatie tussen het fort en de zeesluis door heldere vormgeving van de openbare ruimte en een duidelijke onderlinge verbinding in de vorm van een route.
- Versterk de recreatieve kwaliteit van het ensemble door een themaroute vorm te geven die de verschillende elementen van de waterlinie met elkaar verbindt: het fort, de Zeevangszeedijk, het open veenweidelandschap, de hoofdweerstandslijn en de zeesluis.
- Versterk de zichtlijnen tussen de hoofdweerstandslijn en het fort, door eventuele verstorende elementen tussen of achter de bebouwing in het lint op te ruimen.



**Omgeving fortlocatie Kwadijk**

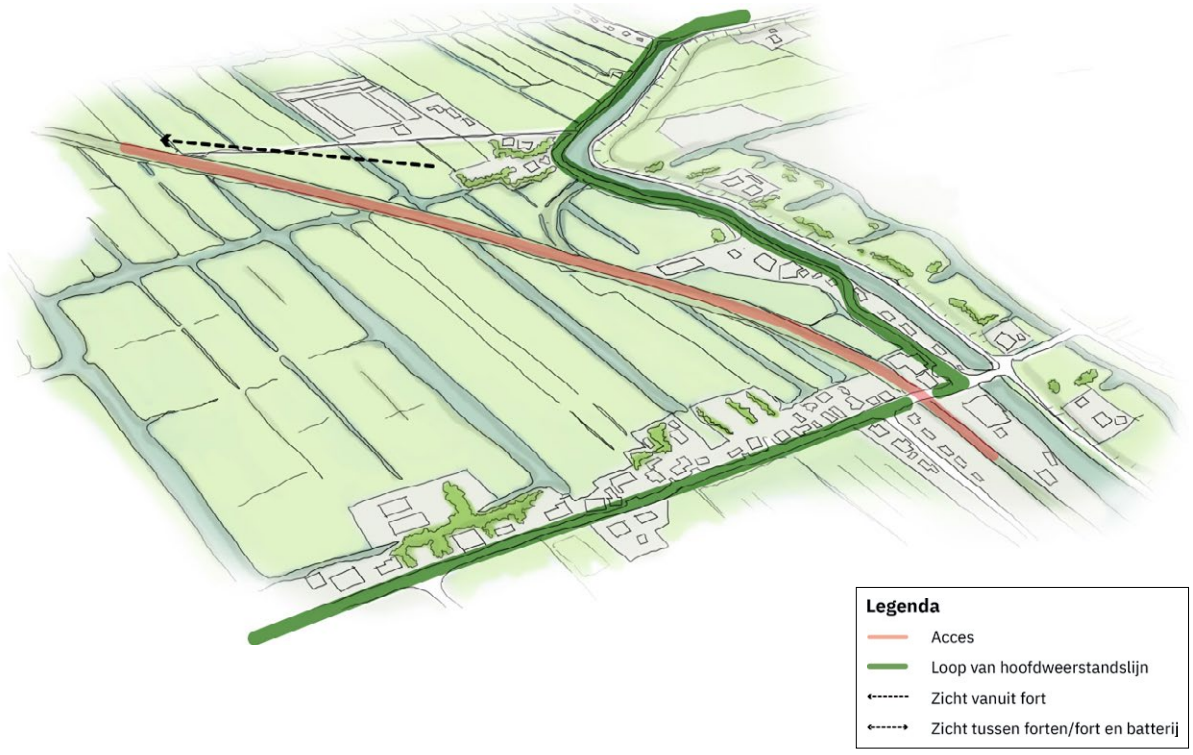
De fortlocatie bij Kwadijk ligt ten oosten van Kwadijk. De relatie tussen deze plek en het acces spoorlijn Edam-Hoorn is hier zeer goed herkenbaar, in tegenstelling tot de fortlocatie zelf. Alleen de fortwachters-woning en de genieloods zijn in het veld zichtbaar. In 1895 is een aardwerk met gracht aangelegd. De bouw van het bomvrije gebouw is achterwege gebleven. De uitgangspunten bij ontwikkelingen gaan uit van het behouden van de kwaliteiten die nog wel aanwezig zijn.

**Uitgangspunten bij ontwikkelingen omgeving fortlocatie Kwadijk**

- Behoud de zichtrelatie tussen de fortlocatie en het acces gevormd door de spoorlijn.
- Behoud de openheid van het veenweidelandschap, en met name direct in de omgeving van de fortwachterswoning en loods.
- Behoud de herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn.

**Ambities en kansen**

- Versterk de openheid van het veenweidelandschap en de herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn, zodat de fortlocatie beter te herkennen is.
- Vergroot de herkenbaarheid van de fortlocatie door voormalige grondwerken en eventueel de gracht terug te brengen.
- Vergroot de openheid van de oorspronkelijke schootscirkel door bij toekomstige gelegenheid de aanwezige bebouwing te verwijderen.






**Forten aan de ringdijk in de Beemster**

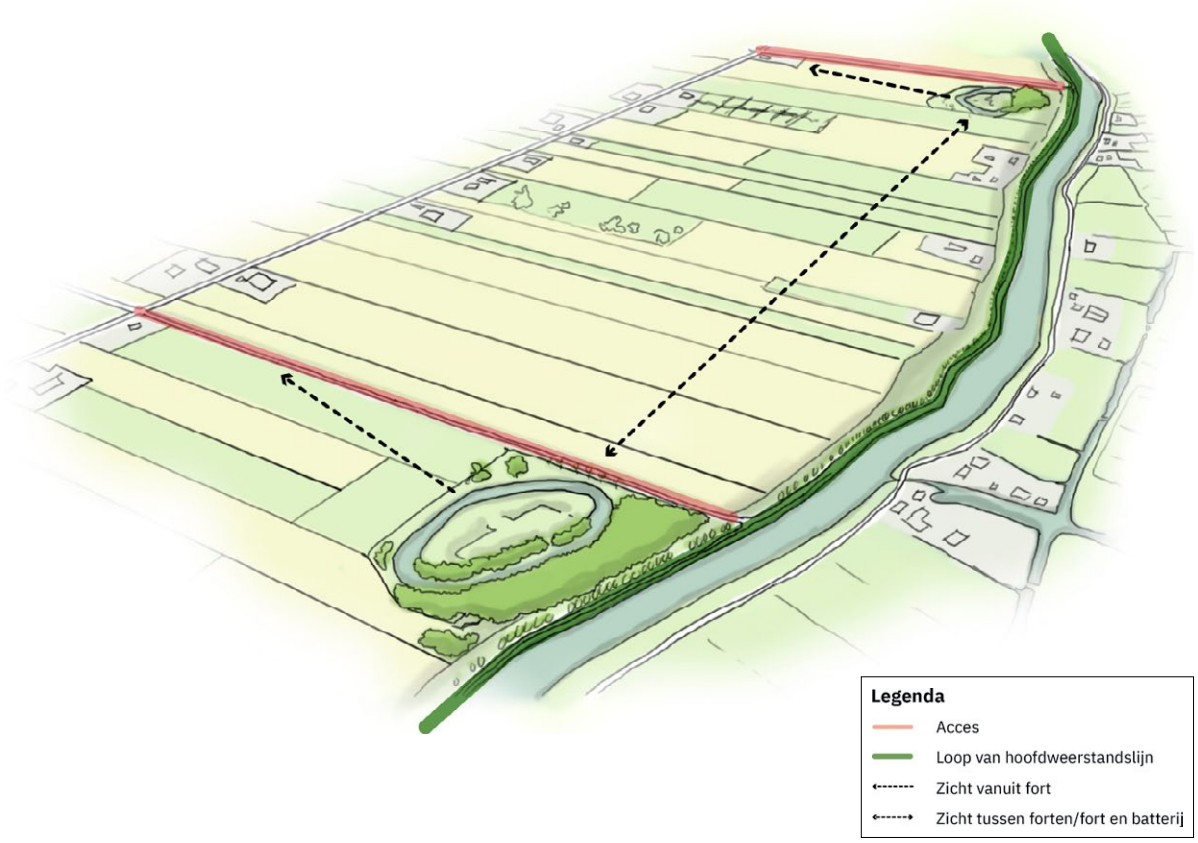
Het verdedigingssysteem in de Beemster volgt de opzet van de droogmakerij, met de ringdijk en het geometrische wegenpatroon. De forten liggen over het algemeen als groen beplante eilanden tegen de ringdijk aan (behalve Fort aan de Nekkerweg). Door de lage ligging van de droogmakerij zijn de forten in de Beemster juist aangelegd op hoge grondlichamen. De manier waarop de forten de inlaatsluis beschermden en de wegen die de accessen in de gaten hielden is nog zeer goed herkenbaar.

**Uitgangspunten bij ontwikkelingen forten aan de ringdijk in de Beemster**

- Behoud de onderlinge zichtrelaties tussen de forten door nieuwe opgaande ontwikkelingen te voorkomen.
- Behoud de openheid van de verboden kringen en schootsvelden van de forten aan de Jisperweg en Middenweg. De accessen blijven tot aan de Zuiderweg onbeplant.
- Behoud de relatie tussen de forten, de wegen als accessen, de Ringdijk en de inlaatsluis.
- Behoud het unieke karakter van Fort bij Spijkerboor als grootste fort in de Beemster, met een losse ligging ten opzichte van het wegenpatroon van de Beemster.

**Ambities en kansen**

- Koppel eventuele waterbergingsopgaven aan het herkenbaar maken van de inlaatsluis en de hoofdweerstandslijn.



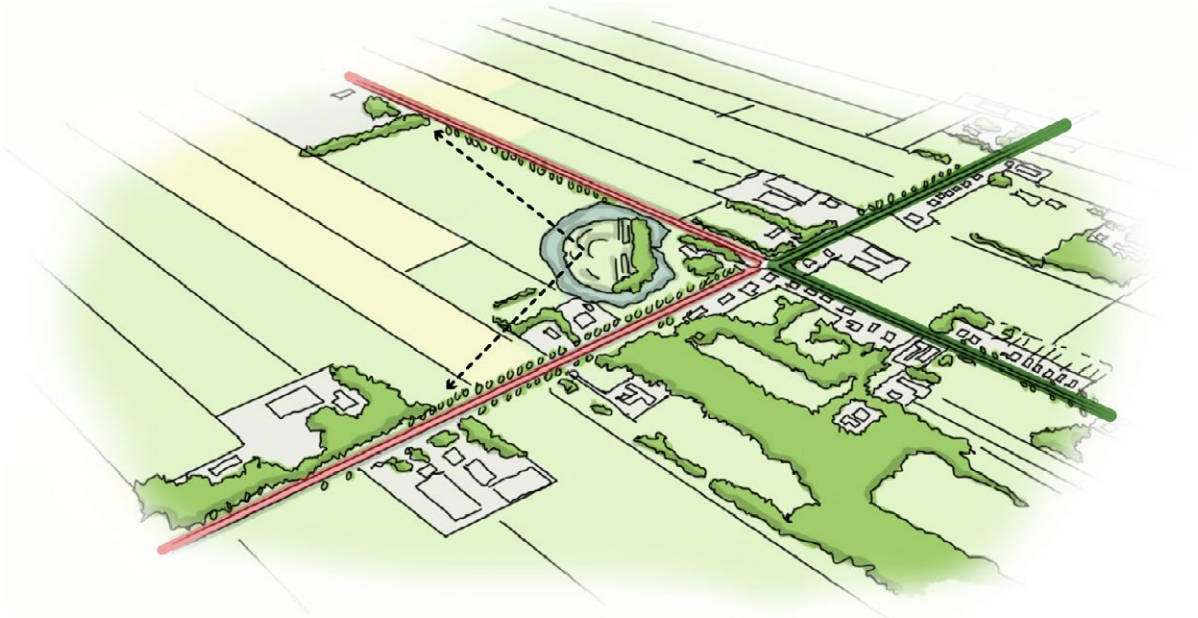



**Vooruitgeschoven Fort aan de Nekkerweg in de Beemster**

Fort aan de de Nekkerweg is het enige fort binnen de Beemster dat niet aan de Ringdijk ligt, maar juist meer in de droogmakerij. Het fort bewaakte vanuit deze plek twee wegen die accessen vormden. Juist de vooruitgeschoven ligging van dit fort in de kruising van wegen benadrukt de geometrische ruimtelijke opbouw van de Beemster en het feit dat dit de compositie van de Stelling dicteerde. Opvallend is dat een stuk binnen de droogmakerij hiermee dus tot het veilige gebied behoorde. Je ziet hier ook nu nog het verschil tussen een meer besloten gebied ten zuidoosten van dit fort, en het meer open gebied ten noorden en westen.

**Uitgangspunten bij ontwikkelingen Fort aan de Nekkerweg in de Beemster**

- Behoud de herkenbaarheid van dit fort als vooruitgeschoven post in de droogmakerij, en de relaties met de wegen als accessen.
- Behoud de relatie van dit fort en de ruimtelijke opzet van de Beemster.
- Behoud de openheid van het onveilige gebied.






**Vooruitgeschoven Fort benoorden Purmerend in de Beemster**

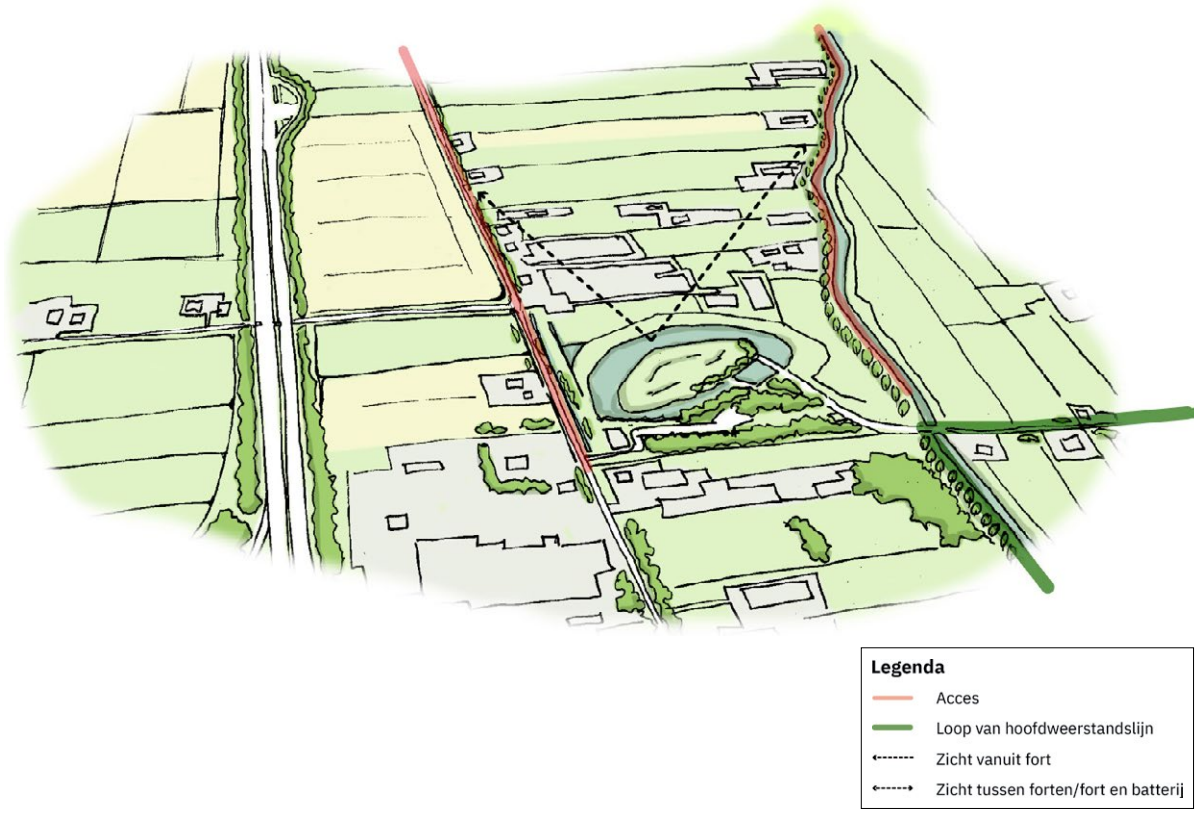
Fort benoorden Purmerend ligt net als Fort bij Spijkerboor, Fort Jisperweg en Fort aan de Middenweg aan de Ringdijk. Waar de schootsvelden rond deze forten open zijn gebleven, ligt Fort benoorden Purmerend in meer besloten gebied. De zichtrelatie tot de accessen van de Ringdijk en de polderwegen bestaat nog wel, maar de open schootscirkel is niet meer volledig intact. Door de bouw van de A7 is de zichtrelatie tussen Fort aan de Nekkerweg en Fort benoorden Purmerend verloren gegaan.

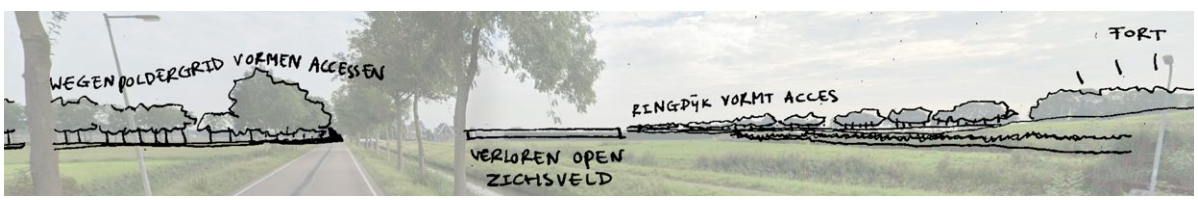
**Uitgangspunten bij ontwikkelingen Fort benoorden Purmerend in de Beemster**

- Behoud de relatie tussen Fort benoorden Purmerend, de wegen als accessen, en de Ringdijk.
- Behoud de nog bestaande openheid van en zichtlijnen vanuit Fort benoorden Purmerend. Uitzondering hiervoor is de aanwezige beplanting op de accessen die behouden dient te worden, vanwege de waarde van de gridstructuur in de Beemster.

**Ambities en kansen**

- Versterk de herkenbaarheid van Fort benoorden Purmerend door waar mogelijk de openheid in de verboden kring rond het fort en het zicht vanuit het fort te vergroten. Uitzondering hiervoor is de aanwezige beplanting op de accessen die behouden dient te worden vanwege de waarde van de gridstructuur in de Beemster.



**Omgeving Fort bij Markenbinnen**

Het Fort bij Markenbinnen bewaakt de toegang naar de Stelling via de Markervaart en de ringdijk van de Starnmeer en de toegang over het water via de Stierop en de aanliggende kades. Het fort is toegankelijk vanaf de ringdijk en goed zichtbaar. Loods en fortwachterswoning zijn aanwezig. Zowel de keel- als de frontzijde zijn beplant. Direct naast het fort ligt de batterij Markenbinnen-oost. Direct ten zuiden van Markenbinnen, aan de ringdijk lag de batterij Markenbinnen-west. De hoofdweerstandslijn heeft een samengesteld karakter en is daardoor niet overal goed herkenbaar. Om de Starnmeer onder water te kunnen zetten, kon worden ingelaten via een inlaatsluis bij de liniewal en een inlaatduiker bij Fort bij Markenbinnen. De inlaatsluis bestaat uit een sluis in de dijk en een opvangkom in de droogmakerij. De opvangkom is volgestort maar nog te herkennen, de sluis is dicht. Het inlaatpunt is nog zichtbaar in de oever van de Knollendammervaart. Uitgangspunten bij ontwikkeling richten zich op de ligging van het fort in het weidse en open waterrijke landschap, en op het versterken van de werking van het inundatiesysteem.

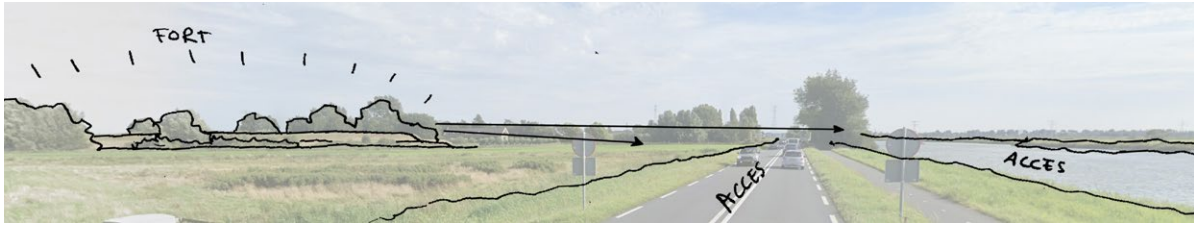
**Uitgangspunten bij ontwikkelingen omgeving Fort bij Markenbinnen**

- Behoud de openheid van het landschap aan de buitenzijde van het fort.
- Behoud de relatie tussen het fort en het acces over de ringdijk en ringvaart.
- Benadruk de relatie tussen het fort en de nabijgelegen batterij en inlaatsluizen door zichtlijnen over deze werken te behouden.

**Ambities en kansen**

- Vergroot de herkenbaarheid van de ligging van de voormalige liniewal tussen het fort en de inlaatsluis in de Starnmeer, door bij toekomstige ontwikkelingen de liniewal en duiker te herstellen, en eventueel een (wat verhoogde) informele route aan te leggen.
- Versterk de herkenbaarheid van de werking van het watermanagementsysteem door de ligging van de voormalige inlaatsluis te benadrukken en de opvangkom in ere te herstellen.
- Versterk de zichtlijnen tussen het fort en de nabijgelegen batterij.



**Omgeving Fort bij Krommeniedijk**

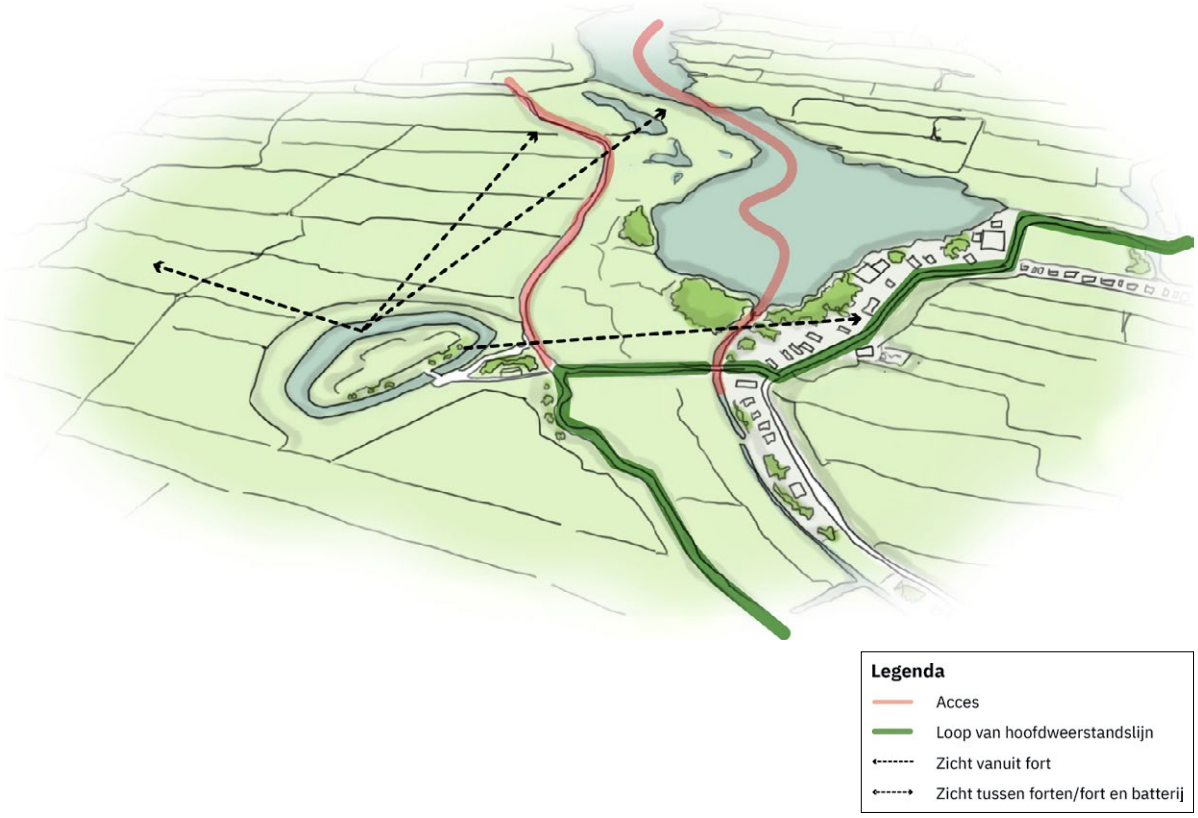
Rondom Krommeniedijk en de Crommenije waren de kades en dijken niet hoog genoeg om in te zetten als begrenzing van de inundatiekommen. Daarom is een liniewal opgeworpen, die diende als hoofdweerstandslijn en tevens inundatiekade. Fort bij Krommeniedijk ligt voor de liniewal en sluit de toegang af via het wateracces de Crommenije en de Lagendijk van Uitgeest naar Krommenie. Door de ligging van het fort in het weidse open en waterrijke landschap, is dit een plek waar de voorstelbaarheid van inundatie groot is. Uitgangspunten bij ontwikkelingen richten zich op het behouden van deze visuele integriteit en het vergroten van de herkenbaarheid van de hoofdweerstandslijn.

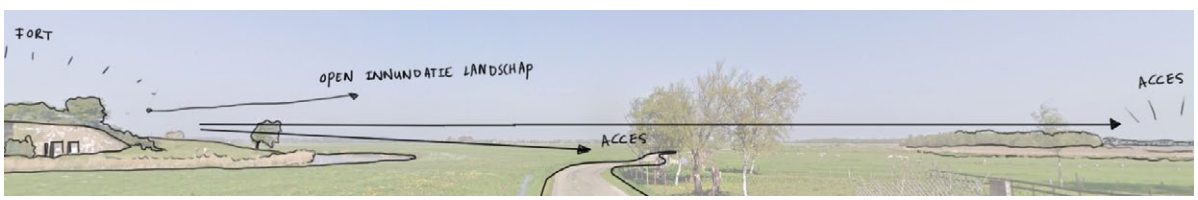
**Uitgangspunten bij ontwikkelingen omgeving Fort bij Krommeniedijk**

- Behoud de openheid van het landschap aan de buitenzijde van het fort.
- Behoud de openheid tussen het fort en de liniewal en het lintdorp Krommeniedijk.
- Behoud de zichtrelatie tussen de forten in dit gebied.

**Ambities en kansen**

- Versterk de herkenbaarheid van de liniewal tussen Fort aan den Ham en Fort bij Krommeniedijk door de ooit aanwezige knotwilgen terug te brengen.
- Versterk de zichtrelatie tussen de forten in dit gebied door eventuele storende elementen te verwijderen.



**Omgeving Fort aan den Ham**

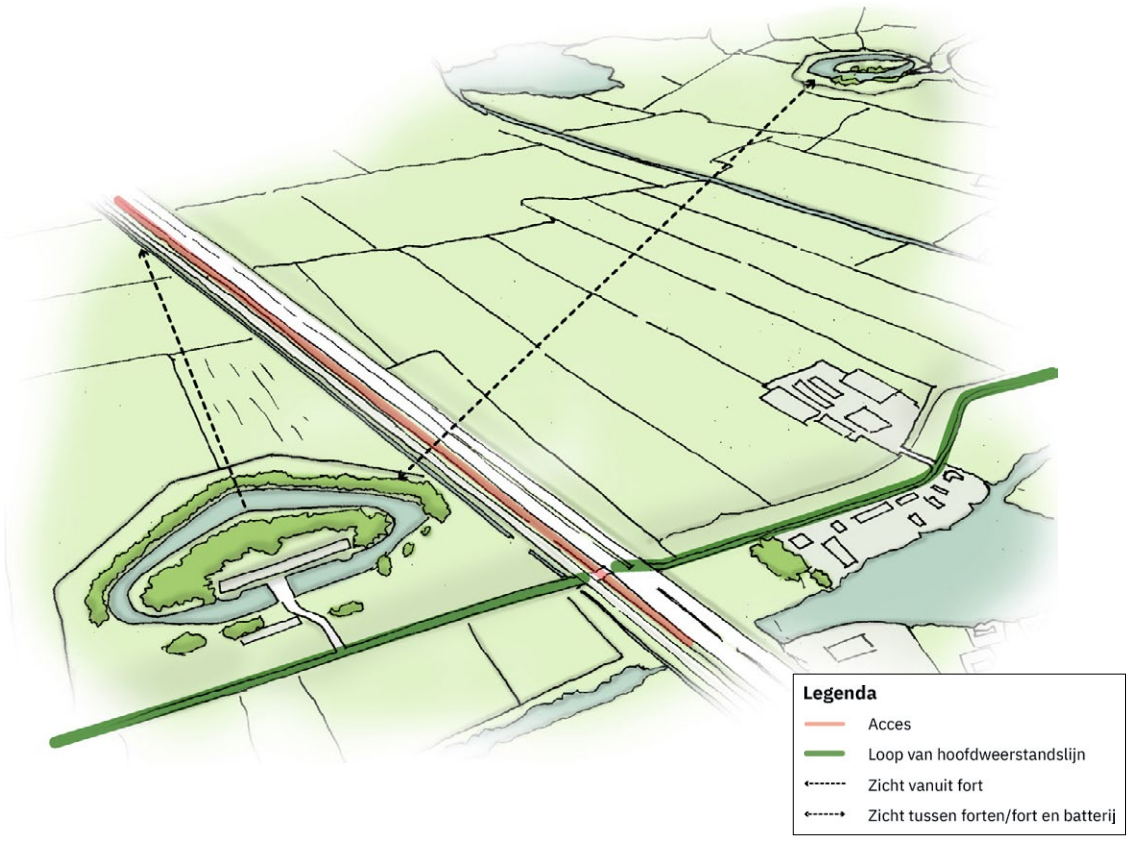
Fort aan den Ham bewaakt het acces van de spoorweg Uitgeest-Krommenie. Het ligt voor de liniewal. De fortwachterswoning is verdwenen, maar de bergloods staat er nog. Het fort is aan de frontzijde dicht beplant, ook om de buitenzijde van de gracht staat beplanting. Ten zuiden van het fort is een nevenbatterij aanwezig op posities waar de inundatiekade naar buiten slingert. Hier staat ook een buskruitmagazijn. Dit is een flink bomvrij gebouw onder een aarden wal. De uitgangspunten voor ontwikkeling richten zich op het behouden van de relatie van het fort met het acces, en de herkenbaarheid van de overige elementen langs de liniedijk, zoals de nevenbatterijen en het buskruitmagazijn.

**Uitgangspunten bij ontwikkelingen omgeving Fort aan den Ham**

- Behoud de openheid van het landschap aan de buitenzijde van het fort, en specifiek de relatie tussen het fort en de spoorlijn als acces.
- Behoud de zichtrelatie tussen de forten in dit gebied.
- Behoud de herkenbaarheid van de liniewal door storende elementen in de directe omgeving tegen te gaan.

**Ambities en kansen**

- Versterk de zichtrelatie tussen de forten in dit gebied door eventuele storende elementen te verwijderen.
- Versterk de herkenbaarheid van de liniewal tussen Fort aan den Ham en Fort bij Krommeniedijk door de ooit aanwezige knotwilgen terug te brengen.
- Versterk de herkenbaarheid van de liniewal ten zuiden van Fort aan den Ham tot aan waar hij overgaat in de voormalige zeedijk de Hoogedijk door de ooit aanwezige knotwilgen terug te brengen.
- Versterk de relatie tussen het fort en de nabij gelegen nevenbatterij en het buskruitmagazijn.



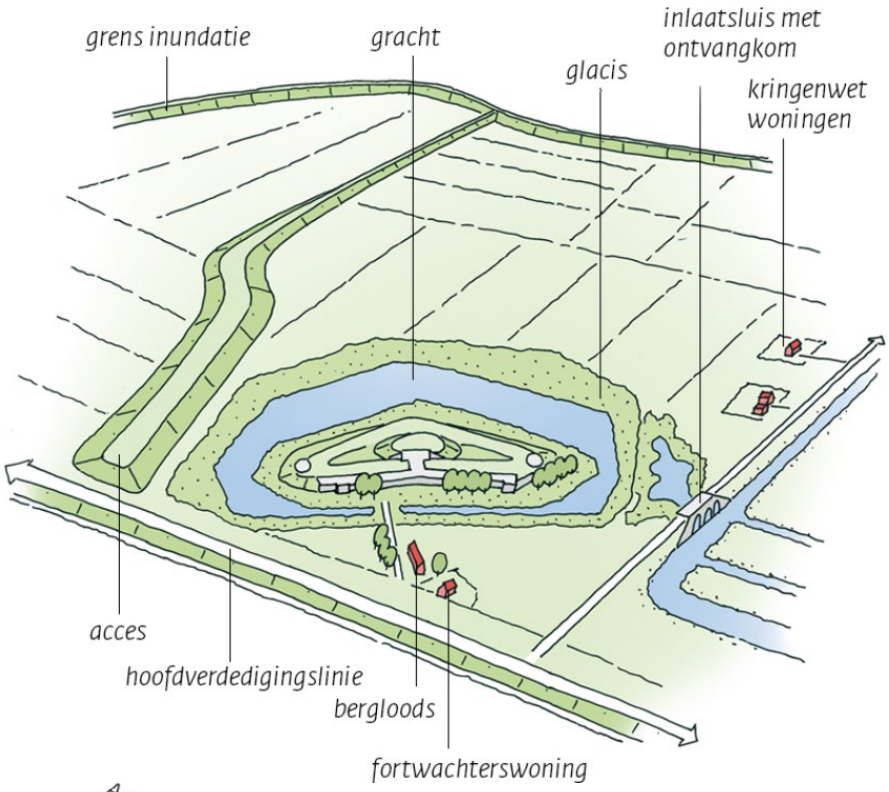


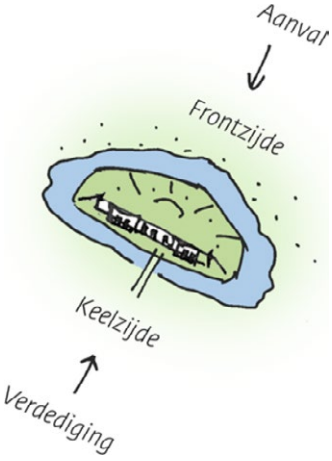

## 6.5 Schaalniveau van de losse elementen

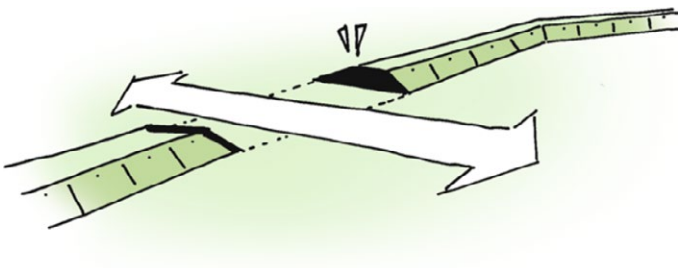
De elementen van de linie worden als monument beschermd. Bij eventuele nieuwe ontwikkelingen dient met de volgende algemene ruimtelijke principes rekening te worden gehouden.

**Uitgangspunten bij ontwikkelingen op het schaalniveau van de losse elementen**

- Laat investeringen in herontwikkeling van forten samenvallen met een integrale aanpak van fortterrein en schootsvelden.
- Behoud de karakteristiek van forten als vermomd landschapselement, met onderscheid voorkant en achterkant.
- Gebruik historisch verantwoorde beplanting. Hierbij verwijzen we naar de studie Verscholen in het Groen, Een onderzoek naar de geschiedenis van beplantingen op de Stelling van Amsterdam (Nicky Schuurman, Landschap Noord-Holland).



Accentueer coupures

# 7 BRONNEN


- Nieuwe Hollandse Waterlinie Uitbreiding van de Stelling van Amsterdam. UNESCO Nominatiedossier, Nationaal Project Nieuwe Hollandse Waterlinie. April 2019.
- Unesco nominatiedossier, bijlage 2 attributen., deel 1: strategisch landschap. Mei 2017.
- Dutch Water Defence Lines, Appendices Part II, Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Projectbureau Stelling van Amsterdam. December 2018.
- Historische Kaart Stelling van Amsterdam, Provincie Noord-Holland, via: https://geoapps.noord-holland.nl/app/sva/desk.htm.
- Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie, Provincie Noord-Holland. Via: informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie (noord-holland.nl) Kaartlagen: Cultuurhistorische objecten, militaire structuren.
- Provinciaal militair erfgoed, provincie Utrecht. Via: Provinciaal thema Militair erfgoed (arcgis.com) Kaartlagen: Stelling van Amsterdam (lijnen, vlakken, punten), Nieuwe Hollandse Waterlinie (lijnen, vlakken, punten)
- Zee van Land, de droogmakerij als atlas van de Hollandse landschapsarchitectuur. Wouter Reh, Clemens Steenbergen, Diederik Aten, 2005.
- Verkenning Linieperspectief 2030. Linielint in de Delta. Feddes Olthof landschapsarchitecten & Marinus Kooiman | Cultuurhistorische projecten. Februari 2017.
- Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018. Provincie Noord-Holland.
- Bijzonder Provinciaal Landschap, 32 landschappen en kernkwaliteiten, Provincie Noord-Holland. November 2020.
- Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Noord-Holland. Juni 2019.
- Provinciaal Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam, DHV en Feddes/Olthof landschapsarchitecten. September 2008.
- Provinciaal Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam, DHV en Feddes/Olthof landschapsarchitecten. September 2008.Verscholen in het Groen, Een onderzoek naar de geschiedenis van beplantingen op de Stelling van Amsterdam (Nicky Schuurman, Landschap Noord-Holland).
- Stelling van Amsterdam (http://www.stelling-amsterdam.nl/), René G.A. Ros, Documentatiecentrum Stelling van Amsterdam.




HAARLEM, FEBRUARI 2023

## Colofon

**Uitgave**
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

**Fotografie**
Provincie Noord-Holland

**Grafische verzorging**
The Creative Hub

Haarlem, februari 2023

Provincie Noord-Holland

# Nota van beantwoording

# Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022

Kenmerk 2031587/2117013

# Inhoud

Nota van beantwoording ..... 1
Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022 ..... 1
1 Algemene reactie ..... 3
1.1 Inleiding ..... 3
1.2 Proces ..... 3
2 Overzicht wijzigingen ..... 5
2.1 Overzicht wijzigingen per categorie ..... 5
2.2 Toelichting op de wijzigingen in de Tweede herziening OV NH2022 ..... 61
3 Lijst met zienswijzen ..... 66
4 Beantwoording per zienswijze ..... 67

# 1 Algemene reactie

## 1.1 Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) vertaalt provinciaal beleid in regelgeving. De OV NH2022 is door Provinciale Staten vastgesteld op 23 mei 2022 en treedt in werking op 1 januari 2024, tegelijk met de Omgevingswet.[1] De Provincie Noord-Holland past de inhoud van de artikelen en bijbehorende toelichtingen van de OV NH2022 aan door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. Wij wijzigen de Omgevingsverordening elk jaar, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 januari van het daaropvolgende jaar. Dit is de tweede keer dat de OV NH2022 wordt aangepast.

De Tweede herziening bestaat uit wijzigingen in de artikelen, toelichtingen, werkingsgebieden en/of bijlagen in relatie tot specifieke onderwerpen:

- Vaarwegen (toedeling vaarwegbeheer)
- Faunabeheer (vrijstelling directe schadebestrijding)
- Water (verboden activiteiten in grondwaterbeschermingsgebieden, boorputten)
- Open bodemenergiesystemen (informatieplicht)
- Landelijk gebied (kleinschalige ontwikkelingen, tweede burgerwoningen, stolpboerderijen, algemene toelichting werkingsgebied landelijk gebied)
- Duurzame energie en energie-infrastructuur (locatieafweging en ruimtelijke inpassing elektriciteitsstations, vervanging windturbines)
- Natuur (verblijfsrecreatie in het Natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen)
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (gebiedsanalyses kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies)
- Datacenters (aanscherping doorwerking en uitvoeringstermijn)

Het betreft de volgende soorten wijzigingen:

- Wijzigingen die aanscherpingen en verduidelijkingen van bestaand beleid in de OV NH2022 verankeren;
- Technische of tekstuele wijzigingen;
- Wijzigingen die zijn ingegeven door de praktijk;
- Wijzigingen die zijn verzocht door externe partijen.
- Technische wijzigingen die wij ambtelijk doorvoeren.

Paragraaf 2.1 van deze Nota van Beantwoording bevat een overzicht van de wijzigingen. Paragraaf 2.2 bevat per onderwerp een toelichting op de wijzigingen, inclusief de aanleiding en afstemming met belanghebbenden.

## 1.2 Proces

De ontwerp Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022 is op 22 juni 2023 zes weken ter inzage gelegd. Zienswijzen konden tot en met 2 augustus 2023 ingediend worden. Hiermee zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld om hun visie te geven op de voorgestelde wijzigingen voordat wij hier een definitief besluit op nemen.

Deze terinzagelegging bestond uit de ‘Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022 (ontwerp)’ en de ‘Toelichting op de wijzigingen in de tweede herziening Omgevingsverordening NH2022 (ontwerp)’. Er zijn 13 zienswijzen ingediend. Een overzicht van de zienswijzen is opgenomen in hoofdstuk 3 van deze Nota van Beantwoording. In verband met privacy zijn alleen

[1] De nu geldende versie van de Omgevingsverordening, de OV NH2020, komt op 1 januari 2024 te vervallen. Daarom passen wij dit jaar alleen de OV NH2022 aan.

de namen van organisaties weergegeven en niet de namen van individuele indieners. Elke zienswijze is beantwoord in de tabel die te vinden is in hoofdstuk 4.

De Tweede herziening wordt bekend gemaakt gericht op inwerkingtreden op 9 januari 2024. Vanwege technische redenen is het niet mogelijk om de wijzigingen van deze tweede herziening op 1 januari te laten ingaan. Daarom treden deze een week later in werking.

# 2 Overzicht wijzigingen

## 2.1 Overzicht wijzigingen per categorie

In onderstaande tabellen wordt per categorie een overzicht van de wijzigingen gegeven. Hier wordt een onderscheid gemaakt tussen (A) ter inzage gelegde wijzigingen die wij doorvoeren conform het ontwerpbesluit; (B) ter inzage gelegde wijzigingen die wij in aangepaste vorm doorvoeren n.a.v. de terinzagelegging; en (C) wijzigingen die wij ambtshalve doorvoeren.

Categorie A:

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

| | Was | Wordt |
|---|---|---|
| Artikel | | |
| Artikel 2.4 Toedeling vaarwegbeheer | 1. Gedeputeerde Staten zijn belast met het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer PNH.<br>2. Het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is belast met de uitvoering van het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer HHNK.<br>3. Het dagelijks bestuur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht is belast met de uitvoering van het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer AGV.<br>4. Het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap van Rijnland is belast met de uitvoering van het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer Rijnland. | 1 Gedeputeerde Staten zijn belast met het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer PNH.<br>2. Het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is belast met de uitvoering van het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer HHNK.<br>3. Het dagelijks bestuur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht is belast met de uitvoering van het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer AGV.<br>4. Het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap van Rijnland is belast met de uitvoering van het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer Rijnland.<br>5. Burgemeester en wethouders van de gemeente waarbinnen de vaarweg is gelegen, zijn belast met het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer gemeente. |

| | | |
|---|---|---|
| | 5. Burgemeester en wethouders van de gemeente waarbinnen de vaarweg is gelegen, zijn belast met het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer gemeente.<br>6. Het Plassenschap Loosdrecht is belast met het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer Plassenschap Loosdrecht.<br>7. Het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer is belast met het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer. | 6. Het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer is belast met het vaarwegbeheer van de vaarwegen aangeduid als werkingsgebied Vaarwegbeheer - beheer Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer. |
| Artikel 4.8 Vrijstelling directe schadebestrijding | 1. Van het verbod van artikel 3.1, eerste lid, en artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a, van de Wet natuurbescherming is vrijgesteld het door de grondgebruiker op de bij hem in gebruik zijnde gronden, dan wel in of aan door hem gebruikte opstallen, ter voorkoming van in het lopende of daarop volgende jaar dreigende schade op deze gronden, in of aan deze opstallen, opzettelijk doden van de in bijlage 4b aangewezen soorten ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid, onderdeel b, onder 3°, van de Wet natuurbescherming.<br>2. De in het eerste lid genoemde soorten worden op grond van het eerste lid slechts gedood ter ondersteuning van verjaging.<br>3. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitsluitend uitgevoerd ter voorkoming van de, per soort in bijlage 4b benoemde, schades.<br>4. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitsluitend uitgevoerd in de, per soort in bijlage 4b benoemde, periode. | 1. Van het verbod van artikel 3.1, eerste lid, en artikel 3.10, eerste lid, onderdeel a, van de Wet natuurbescherming is vrijgesteld het door de grondgebruiker op de bij hem in gebruik zijnde gronden, dan wel in of aan door hem gebruikte opstallen, ter voorkoming van in het lopende of daarop volgende jaar dreigende schade op deze gronden, in of aan deze opstallen, opzettelijk doden van de in bijlage 4b aangewezen soorten ter voorkoming van belangrijke schade aan gewassen als bedoeld in artikel 3.3, vierde lid, onderdeel b, onder 3°, van de Wet natuurbescherming.<br>2. De in het eerste lid genoemde soorten worden op grond van het eerste lid slechts gedood ter ondersteuning van verjaging.<br>3. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitsluitend uitgevoerd ter voorkoming van de, per soort in bijlage 4b benoemde, schades.<br>4. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitsluitend uitgevoerd in de, per soort in bijlage 4b benoemde, periode.<br>5. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden, voor zover het kwetsbare gewassen betreft, uitsluitend uitgevoerd in aanvulling op het in werking hebben van tenminste twee preventieve middelen.<br>6. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing indien de door de grondgebruiker gebruikte gronden, dan wel in of aan door hem gebruikte opstallen, zijn gelegen in door Gedeputeerde Staten aangewezen foerageergebieden. |

| | | |
|---|---|---|
| | 5. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden, voor zover het kwetsbare gewassen betreft, uitsluitend uitgevoerd in aanvulling op het in werking hebben van tenminste twee preventieve middelen.<br>6. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing indien de door de grondgebruiker gebruikte gronden, dan wel in of aan door hem gebruikte opstallen, zijn gelegen in door Gedeputeerde Staten aangewezen foerageergebieden.<br>7. Voor foerageergebieden is van toepassing:<br>a. een geldigheidsperiode van 1 november tot 1 april voor de grauwe gans en de kolgans;<br>b. een geldigheidsperiode van 1 november tot 1 mei voor de brandgans;<br>c. een geldigheidsperiode van 1 november tot 1 juni voor de rotgans.<br>8. Bij de handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid wordt uitsluitend gebruik gemaakt van het geweer en eventueel een hond zoals genoemd in artikel 3.9 van het Besluit natuurbescherming.<br>9. Van het verbod als bedoeld in 3.16, eerste lid, onder a van het Besluit natuurbescherming zijn vrijgesteld de handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid vanaf één uur voor zonsopkomst tot één uur na zonsondergang uit te voeren.<br>10. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitsluitend uitgevoerd op de percelen waarop schade is ontstaan, dreigt te ontstaan of de direct daaraan grenzende percelen of wateren.<br>11. Gedode dieren worden voor het verlaten van het veld opgeruimd.<br>12. Voor zover de handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitgevoerd, worden op de percelen | 7. Voor het werkingsgebied ganzenfoerageergebieden is van toepassing:<br>a. een geldigheidsperiode van 1 november tot 1 april voor de grauwe gans en de kolgans;<br>b. een geldigheidsperiode van 1 november tot 1 mei voor de brandgans;<br>c. een geldigheidsperiode van 1 november tot 1 juni voor de rotgans.<br>8. Bij de handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid wordt uitsluitend gebruik gemaakt van het geweer en eventueel een hond zoals genoemd in artikel 3.9 van het Besluit natuurbescherming.<br>9. Van het verbod als bedoeld in 3.16, eerste lid, onder a van het Besluit natuurbescherming zijn vrijgesteld de handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid vanaf één uur voor zonsopkomst tot één uur na zonsondergang uit te voeren.<br>10. De handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitsluitend uitgevoerd op de percelen waarop schade is ontstaan, dreigt te ontstaan of de direct daaraan grenzende percelen of wateren.<br>11. Gedode dieren worden voor het verlaten van het veld opgeruimd.<br>12. Voor zover de handelingen bedoeld in het eerste en tweede lid worden uitgevoerd, worden op de percelen waarop schade is ontstaan, dreigt te ontstaan of de direct daaraan grenzende percelen of wateren, per verjaagactie:<br>a. niet meer dan vier dieren per ingezet geweer gedood. Als de te verjagen dieren zijn verdreven, wordt een verjaagactie geacht te zijn beëindigd en vangt een nieuwe verjaagactie aan;<br>b. maximaal vijf geweerdragers ingezet. |

| | | |
|---|---|---|
| | waarop schade is ontstaan, dreigt te ontstaan of de direct daaraan grenzende percelen of wateren, per verjaagactie:<br>a. niet meer dan vier dieren per ingezet geweer gedood. Als de te verjagen dieren zijn verdreven, wordt een verjaagactie geacht te zijn beëindigd en vangt een nieuwe verjaagactie aan;<br>b. maximaal vijf geweerdragers ingezet. | |
| 4.44 Verboden activiteiten | Het is verboden de in bijlage 3b opgenomen activiteiten te verrichten. | Het is verboden de volgende activiteiten te verrichten in grondwaterbeschermingsgebieden:<br>a. het winnen van mergel, zand of grind, kalkzandsteen, kalk, steenkolen, turf of andere delfstoffen;<br>b. het opslaan, overslaan of bewerken van steenkool, ertsen of derivaten van ertsen;<br>c. het vervaardigen van ruw ijzer, ruw staal, of primaire non-ferro metalen;<br>d. het vervaardigen van cokes uit steenkool;<br>e. het opslaan, overslaan, verbranden of op andere wijze verwijderen van afvalstoffen;<br>f. *vervallen*<br>g. het storten of het anderszins op of in de bodem brengen van afvalstoffen;<br>h. het vervaardigen, onderhouden of repareren van schepen of het behandelen van de oppervlakte van schepen;<br>i. het afleveren van vloeibare brandstoffen voor motorvoertuigen voor het wegverkeer of de scheepvaart;<br>j. het opslaan van vloeibare brandstoffen, afgewerkte olie, gevaarlijke stoffen, CMR-stoffen of andere bodembelastende stoffen in ondergrondse opslagtanks;<br>k. het reinigen van tankschepen;<br>l. het inwendig reinigen van mobiele tanks, tankwagens, tankcontainers of bulkcontainers; |

| | | |
|---|---|---|
| | | m. het bieden van gelegenheid voor het afmeren van pleziervaartuigen waarbij afgewerkte olie, bilgewater, huishoudelijk afvalwater of andere afvalstoffen worden opgeslagen;<br>n. het exploiteren van zuiveringstechnische werken en bedrijfsafvalwaterzuiveringen;<br>o. het vissen of het kweken van siervis of consumptievis in een bassin dat in contact staat met bodem, grondwater of oppervlaktewater;<br>p. het behandelen van de oppervlakte van metalen of kunststoffen door middel van een elektrolytisch of chemisch procedé of het aanbrengen van gesmolten metaal waarbij de gebruikte behandelingsbaden direct in of op de bodem zijn geplaatst;<br>q. het exploiteren van schietbanen in de open lucht zonder gebruikmaking van kogelvangers, met vuurwapens of wapens werkend met luchtdruk of gasdruk;<br>r. het winnen van aardolie of aardgas;<br>s. het bewerken van splijt- en kweekstoffen;<br>t. het parkeren van vervoerseenheden, waaronder in ieder geval begrepen voertuigen, opleggers dan wel containers, met gevaarlijke stoffen;<br>u. het gebruiken van bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voertuigen of vaartuigen in wedstrijdverband of voor recreatieve doeleinden in de open lucht. |
| Artikel 4.45 Omgevingsvergunningplichtige activiteit - boorputten | 1. Het is in het werkingsgebied Grondwaterbeschermingsgebied verboden zonder omgevingsvergunning boorputten op te richten of te hebben.<br>2. Het eerste lid geldt niet voor:<br>a. boorputten voor de controle van het grondwater voor de openbare drinkwatervoorziening;<br>b. boorputten voor het onderzoeken of saneren van de bodem in het kader van paragraaf 3.2.23 van het Besluit activiteiten leefomgeving; | 1. Het is in het werkingsgebied Grondwaterbeschermingsgebied verboden zonder omgevingsvergunning boorputten op te richten of te hebben.<br>2. Het eerste lid geldt niet voor:<br>a. boorputten voor de openbare drinkwatervoorziening;<br>b. boorputten voor het onderzoeken of saneren van de bodem in het kader van paragraaf 3.2.23 van het Besluit activiteiten leefomgeving;<br>c. tijdelijke bronbemaling ten behoeve van de uitvoering van werken, mits de BRL SIKB 2100 en protocol 2101 in acht wordt genomen;<br>d. boorputten voor de levering van bluswater in het geval van een calamiteit; en<br>e. boorputten voor de controle van de grondwaterstand;<br>mits scheidende lagen rond de buis of buizen in de boorput worden hersteld. |

| | | |
|---|---|---|
| | c. tijdelijke bronbemaling ten behoeve van de uitvoering van werken, mits de BRL SIKB 2100 en protocol 2101 in acht wordt genomen;<br>d. boorputten voor de levering van bluswater in het geval van een calamiteit; en<br>e. boorputten voor de controle van de grondwaterstand;<br>mits scheidende lagen rond de buis of buizen in de boorput worden hersteld.<br>3. Het is verboden de activiteiten, bedoeld in het tweede lid, te verrichten, zonder dit ten minste negen weken voor het begin ervan te melden. | 3. Het is verboden de activiteiten, bedoeld in het tweede lid, te verrichten, zonder dit ten minste negen weken voor het begin ervan te melden. |
| Artikel 4.114 Aanvullende meldplicht | Artikel 4.114 Aanvullende meldplicht<br>Ten minste vier weken voor het begin van de activiteit bedoeld in Artikel 4.113 doet degene die de activiteit verricht hiervan melding aan het bevoegd gezag. Bij de melding worden de algemene en specifieke gegevens en bescheiden verstrekt, zoals opgenomen in Bijlage 10. | Artikel 4.114 Informatieplicht<br>Ten minste vier weken voor het begin van de activiteit bedoeld in Artikel 4.113 worden de algemene en specifieke gegevens en bescheiden aan het bevoegd gezag verstrekt, zoals opgenomen in Bijlage 10. |
| Artikel 6.14 Kleinschalige ontwikkelingen | 1 Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Landelijk gebied kan het uitsluitend voorzien in een kleinschalige ontwikkeling, niet zijnde een kleinschalige woningbouwontwikkeling, als:<br>a. de ontwikkeling plaatsvindt op een locatie waar stedelijke activiteiten zijn toegestaan;<br>b. het toegestane bebouwd oppervlak niet wordt vergroot; en<br>c. het aantal burgerwoningen niet toeneemt.<br>2 In afwijking van het eerste lid, aanhef en onder b, kan een omgevingsplan voorzien in bijbehorende bouwwerken tot een oppervlakte per bouwperceel van niet meer dan 150 m2 en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m. | 1 Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Landelijk gebied kan het uitsluitend voorzien in een kleinschalige ontwikkeling, niet zijnde een kleinschalige woningbouwontwikkeling, als:<br>a. de ontwikkeling plaatsvindt op een locatie waar stedelijke activiteiten zijn toegestaan;<br>b. het toegestane bebouwd oppervlak niet wordt vergroot; en<br>c. het aantal burgerwoningen niet toeneemt.<br>2 In afwijking van het eerste lid, aanhef en onder b, kan een omgevingsplan voorzien in bijbehorende bouwwerken tot een oppervlakte per bouwperceel van niet meer dan 150 m2 en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m.<br>3 In afwijking van het eerste lid, aanhef en onder b, kan een omgevingsplan eenmalig voorzien in een toename van het bebouwd oppervlak met 15% tot een maximum van 500 m2, indien dit niet leidt tot een onevenredige aantasting van de omgevingskwaliteit. Paragraaf 6.2.6 is van overeenkomstige toepassing. |
| Artikel 6.32a Toepassingsbereik | Subparagraaf 6.2.2.6a (Datacenters) | Subparagraaf 6.2.2.6a Datacenters |

| | | |
|---|---|---|
| | Artikel 6.32a (Toepassingsbereik)<br>Deze subparagraaf gaat over datacenters met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA. | Artikel 6.32a Toepassingsbereik<br>Deze subparagraaf gaat over datacenters met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA. |
| Paragraaf 6.2.3 | Paragraaf *6.2.3 Duurzame energie* | *Paragraaf 6.2.3 Duurzame energie en energie-infrastructuur* |
| Subparagraaf 6.2.3.3. Elektriciteitsstations | - | Subparagraaf 6.2.3.3. Elektriciteitsstations |
| Artikel 6.61 Kernkwaliteiten Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden | De kernkwaliteiten van de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde zijn uitgewerkt en geobjectiveerd in bijlage 8a en bijlage 8b. | De kernkwaliteiten van de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde zijn uitgewerkt en geobjectiveerd in bijlage 8a tot en met 8c. |
| Artikel 6.70 Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied | 1. Bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse van het werkingsgebied Landelijk gebied, wordt in het omgevingsplan, gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie:<br>a. rekening gehouden met: de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren;<br>b. bij de inpassing betrokken: de kansen zoals beschreven bij de ambities en ontwikkelprincipes; en<br>c. bij de inpassing betrokken: de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren.<br>2. In aanvulling op het eerste lid, wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de Amstelscheg rekening gehouden met de karakteristieken en de ontwerpprincipes inzake de samenhang, de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van het landschap, zoals beschreven in het door Gedeputeerde Staten | 1. Bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling ter plaatse van het werkingsgebied Landelijk gebied, wordt in het omgevingsplan, gelet op de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie:<br>d. rekening gehouden met: de ambities en ontwikkelprincipes van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren;<br>e. bij de inpassing betrokken: de kansen zoals beschreven bij de ambities en ontwikkelprincipes; en<br>f. bij de inpassing betrokken: de ontstaansgeschiedenis en de kernwaarden van het toepasselijke ensemble en van de toepasselijke provinciale structuren.<br>2 In aanvulling op het eerste lid, wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de Amstelscheg rekening gehouden met de karakteristieken en de ontwerpprincipes inzake de samenhang, de ruimtelijke kwaliteit en de identiteit van het landschap, zoals beschreven in het door Gedeputeerde Staten vastgestelde rapport 'Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg' (nr. 2011-66880).<br>3 In aanvulling op het eerste lid, wordt bij de inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling met betrekking tot een stolpboerderij de door Gedeputeerde Staten op 24-01-2023 opgestelde Noord-Hollandse waarderingskaart voor stolpboerderijen betrokken. |

| | | |
|---|---|---|
| | vastgestelde rapport 'Gebiedsperspectief en Beeldkwaliteit Amstelscheg' (nr. 2011-66880).<br>3. Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van het betrokken waterschap of het College van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente kunnen de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies vragen, ook in een vroeg stadium, inzake de locatie afweging of de ruimtelijke inpassing. | 4 Gedeputeerde Staten, het dagelijks bestuur van het betrokken waterschap of het College van burgemeester en wethouders van de betrokken gemeente kunnen de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies vragen, ook in een vroeg stadium, inzake de locatie afweging of de ruimtelijke inpassing. |
| Bijlagen | | |
| Bijlage 3b | Het is verboden de volgende activiteiten te verrichten in grondwaterbeschermingsgebieden:<br>a. het winnen van mergel, zand of grind, kalkzandsteen, kalk, steenkolen, turf of andere delfstoffen;<br>b. het opslaan, overslaan en/of bewerken van steenkool, ertsen of derivaten van ertsen;<br>c. het vervaardigen van ruw ijzer, ruw staal, of primaire non-ferro metalen;<br>d. het vervaardigen van cokes uit steenkool;<br>e. de op- en overslag, verbranding of andere wijze van verwijdering van afvalstoffen;<br>f. *vervallen*<br>g. het storten of het anderszins op of in de bodem brengen van afvalstoffen;<br>h. het vervaardigen, onderhouden, repareren of het behandelen van de oppervlakte van schepen; | *Vervalt (verplaatsing tekst naar artikel 4.44)* |

| | | |
|---|---|---|
| | i. het afleveren van vloeibare brandstoffen voor motorvoertuigen voor het wegverkeer of de scheepvaart;<br>j. de opslag van vloeibare brandstoffen, afgewerkte olie, gevaarlijke stoffen, CMR-stoffen of andere bodembelastende stoffen in ondergrondse opslagtanks;<br>k. het reinigen van tankschepen;<br>l. het inwendig reinigen mobiele tanks, tankwagens, tankcontainers of bulkcontainers;<br>m. gelegenheid bieden voor het afmeren van pleziervaartuigen en waar afgewerkte olie, bilgewater, huishoudelijk afvalwater of andere afvalstoffen worden opgeslagen;<br>n. zuiveringstechnische werken en bedrijfsafvalwaterzuiveringen;<br>o. recreatievissen of het kweken van siervis of consumptievis in een bassin dat in contact staat met bodem, grondwater of oppervlaktewater;<br>p. oppervlaktebehandeling van metalen en/of kunststoffen door middel van een elektrolytisch of chemisch procedé, of het aanbrengen gesmolten metaal waarbij de gebruikte behandelingsbaden direct in of op de bodem zijn geplaatst;<br>q. schietbanen in de open lucht zonder gebruikmaking van kogelvangers, met vuurwapens of wapens werkend met luchtdruk of gasdruk;<br>r. aardolie -of aardgaswinning;<br>s. bewerking van splijt- en kweekstoffen; | |

<table>
<tr>
<td></td>
<td>t. het parkeren van vervoerseenheden met gevaarlijke stoffen;<br>u. het gebruiken van bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voertuigen of vaartuigen in wedstrijdverband of voor recreatieve doeleinden in de open lucht.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bijlage 8a<br>Kernkwaliteiten UNESCO</td>
<td>Hieronder zijn de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen opgesomd. De uitwerking van de kernkwaliteiten is opgenomen in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Deze tabel dient in samenhang te worden gelezen met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie, deze bijlage en bijlage 8b, waarin opgenomen het Afwegingskader Energietransitie Hollandse Waterlinies.
<table>
<tr><td></td><td>Kernkwaliteiten</td></tr>
<tr><td>Nieuwe Hollandse Waterlinie</td><td>1. Het unieke, in samenhang met het landschap ontworpen negentiende en twintigste-eeuwse hydrologische en militairverdedigingssysteem, bestaande uit:- inundatiegebieden;- zone met verdedigingswerken als forten, batterijen, lunetten, betonnen mitrailleurkazematten en groepsschuilplaatsen in hun samenhang met de omgeving;- voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied) rondom de</td></tr>
</table>
</td>
<td>Werelderfgoed De Beemster<br><br>1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, vroeg zeventiende-eeuwse (landschaps)architectonische geheel van de droogmakerij De Beemster, bestaande uit:<br>• het vierkante gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen;<br>• de ringdijk en ringvaart (continuïteit en eenheid in vormgeving);<br>• het centraal gelegen dorp (Middenbeemster) op een assenkruis van wegen;<br>• bebouwing langs de wegen;<br>• de relatief hooggelegen wegen met laanbeplanting;<br>• de monumentale en typerende (stolp)boerderijen en restanten van buitens;<br>• de oude negentiende-eeuwse gemalen en molengangen;<br>• de structuur en het karakter van het (beschermde) dorpsgezicht van Middenbeemster:<br>2. Grote openheid;<br>3. Voor zover het werelderfgoed De Beemster samenvalt met het werelderfgoed De Stelling van Amsterdam, zijn de uitgewerkte universele waarden van het werelderfgoed De Stelling van Amsterdam tevens van toepassing op het werelderfgoed De Beemster.<br><br>Uitwerking kernkwaliteiten Beemster<br>De kernkwaliteiten van het Werelderfgoed De Beemster zijn uitgewerkt in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.</td>
</tr>
</table>

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | forten;- waterwerken als waterlichamen, sluizen, inlaten, duikers, en dijken functionerend in samenhang met verdedigingswerken en inundatiegebieden;- overige elementen als beschutte wegen, (resten van) loopgraven en tankgrachten;- de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten;- de historische vestingstructuur van de vestingsteden Muiden, Weesp, Naarden, Nieuwersluis, Gorinchem en Woudrichem;<br>2. Grote openheid;<br>3. Groen en overwegend rustig karakter. | *Werelderfgoed Hollandse Waterlinies*<br>Op 26 juli 2021 zijn de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie gezamenlijk UNESCO werelderfgoed Hollandse Waterlinies geworden. Samen met de Waterlinies Provincie en de Rijksdienst van het Cultureel Erfgoed zijn de kernkwaliteiten voor de Hollandse Waterlinies geformuleerd. Deze kernkwaliteiten zijn uitgewerkt in bijlage 8c de gebiedsanalyses Kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies.<br>Het samengevoegde werelderfgoed Hollandse Waterlinies en de daarbij behorende kernkwaliteiten moeten nog worden opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving op grond van de Omgevingswet.<br>Tot die tijd zijn er daarom in deze bijlage ook nog de afzonderlijke kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie opgenomen.<br>De gebiedsanalyses Hollandse Waterlinies worden tevens aangemerkt als een uitwerking van de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.<br><br>*Werelderfgoed De Stelling van Amsterdam*<br><br>1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, laatnegentiende-eeuwse en vroegtwintigse-eeuwse hydrologische en militair-landschappelijke geheel bestaande uit:<br>• een doorgaand stelsel van liniedijken in een grote ring om Amsterdam;<br>• sluizen en voor- en achterkanalen;<br>• de forten, liggend op regelmatige afstand, voornamelijk langs dijken;<br>• inundatiegebieden;<br>• voormalige schootsvelden (visueel open) en verbodenkringen (merendeels onbebouwd gebied);<br>• de landschappelijke inpassing en slechte zichtbaarheid van de voormalige objecten; |
| | Werelderfgoed De Beemster | 1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, vroeg zeventiende-eeuwse (landschaps)architectonische geheel van de droogmakerij De Beemster, bestaande uit:- het vierkante gridpatroon van wegen en waterlopen en rechthoekige percelen;- de ringdijk en ringvaart (continuïteit en eenheid in vormgeving);- het centraal gelegen dorp | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | (Middenbeemster) op een assenkruis van wegen;- bebouwing langs de wegen;- de relatief hooggelegen wegen met laanbeplanting;- de monumentale en typerende (stolp)boerderijen en restanten van buitens;- de oude negentiende-eeuwse gemalen en molengangen;- de structuur en het karakter van het (beschermde) dorpsgezicht van Middenbeemster;<br>2. Grote openheid;<br>3. Voor zover het werelderfgoed De Beemster samenvalt met het werelderfgoed De Stelling van Amsterdam, zijn de uitgewerkte universele waarden van het werelderfgoed De Stelling van Amsterdam tevens van toepassing op het werelderfgoed De Beemster. | 2. Relatief grote openheid;<br>3. Groene en relatief stille ring rond Amsterdam.<br><br>*Nieuwe Hollandse Waterlinie*<br><br>1. Het unieke, in samenhang met het landschap ontworpen negentiende en twintigste-eeuwse hydrologische en militairverdedigingssysteem, bestaande uit:<br>• Inundatiegebieden;<br>• zone met verdedigingswerken als forten, batterijen, lunetten, betonnen mitrailleurkazematten en groepsschuilplaatsen in hun samenhang met de omgeving;<br>• voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied) rondom de forten;<br>• waterwerken als waterlichamen, sluizen, inlaten, duikers, en dijken functionerend in samenhang met verdedigingswerken en inundatiegebieden;<br>• overige elementen als beschutte wegen, (resten van) loopgraven en tankgrachten;<br>• de landschappelijke inpassing en camouflage van de voormalige militaire objecten;<br>• de historische vestigingsstructuur van de vestingsteden Muiden, Weesp, Naarden, Nieuwersluis, Gorinchem en Woudrichem;<br>2. Grote openheid;<br>3. Groen en overwegend rustig karakter. |
| | Werelderfgoed De Stelling van Amsterdam | 1. Het unieke, samenhangende en goed bewaard gebleven, laatnegentiende-eeuwse en vroegtwintigste-eeuwse hydrologische en militair-landschappelijke geheel, bestaande uit:- een doorgaand stelsel van liniedijken in een | Ontwikkelingen die de uitzonderlijke universele waarde (UUW's) aantasten, dienen als gevolg van de Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention voorgelegd te worden aan het Werelderfgoedcomité. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | grote ring om Amsterdam;- sluizen en voor- en achterkanalen;- de forten, liggend op regelmatige afstand, voornamelijk langs dijken;- inundatiegebieden;- voormalige schootsvelden (visueel open) en verboden kringen (merendeels onbebouwd gebied);- de landschappelijke inpassing en slechte zichtbaarheid van de voormalige militaire objecten;<br>2. Relatief grote openheid;<br>3. Groene en relatief stille ring rond Amsterdam. | |
| | Nadere uitwerking kernkwaliteiten Nieuwe Hollandse Waterlinie<br>De kernkwaliteiten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie worden verder uitgewerkt in een gezamenlijk proces met de provincies Noord-Brabant, Gelderland en Utrecht. De Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie staan nu bij UNESCO ingeschreven als één werelderfgoed met de naam Hollandse Waterlinies en omvat nu ook de provincies Noord-Brabant, Gelderland en Utrecht.<br><br>Ter inspiratie kan dienen: 'Inspiratieboek Linie-Vormgeving, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Feddes/Olthof Landschapsarchitecten, juni 2007.<br><br>Nadere uitwerking Stelling van Amsterdam<br>In de Stelling van Amsterdam zijn verschillende zoneringen te onderscheiden: | | |

| | | |
|---|---|---|
| | a. Stellingzone;<br>b. Kernzone;<br>c. Monumentenzone.<br><br>Ad 1 Stellingzone<br>De gehele Stelling van Amsterdam (UNESCO-werelderfgoed) is Stellingzone. De Stellingzone vormt het samenhangend geheel tussen de verdedigingswerken en het landschap. Ook voormalige inundatiegebieden maken deel uit van de Stellingzone. Voor deze Stellingzone geldt:<br>• Behoud van nog bestaande zichtlijnen tussen de forten en doorzichten op de forten;<br>• Openhouden van schootscirkels rond de forten in de nog open landschappen;<br>• Behoud van bestaande accessen. Dit zijn de plaatsen waar de hoofdverdedigingslijn werd doorsneden door dijken, kanalen, spoorlijnen en wegen.<br><br>Ad 2 Kernzone<br>De kernzone wordt gevormd door de hoofdverdedigingslijn en de schootscirkels rond de forten. De hoofdverdedigingslijnen en de schootscirkels rond de forten zijn belangrijke elementen in het Stellinglandschap. De hoofdverdedigingslijn markeert de grens aanval-verdediging en tevens de grens van de inundaties. De schootscirkel is een cirkel van 1000 meter rond een fort. De kernzone is als volgt begrensd:<br>a. Hoofdverdedigingslijn: 100 meter aan de aanvalszijde en 100 meter aan de verdedigingszijde.<br>b. Schootscirkels rond de forten: cirkels van 1000 meter rond een fort.<br>Voor de Kernzone geldt: | |

| | | |
|---|---|---|
| | • Geen bebouwing in gebieden die nu nog open zijn;<br>• Kleinschalige incidentele ontwikkelingen binnen de kernzone zijn alleen mogelijk als deze als doel hebben de ruimtelijke kwaliteit van de Stelling van Amsterdam te versterken. De ontwikkeling dient ingepast te zijn in het landschap en met respect voor zichtlijnen en mag niet leiden tot een significant hoger geluidsniveau in de open ruimte en tot een significante aantasting van het groene en open landschap;<br>• Op agrarische bouwblokken is aanpassing en vernieuwing van agrarische opstallen mogelijk, mits ingepast in het landschap en passend binnen het omgevingsbeleid.<br>• Verdichting van bestaande bebouwingslinten is toegestaan, mits passend in het landschap en de bestaande bebouwingsintensiteit van het lint;<br>• Voor bestaande bebouwing die afbreuk doet aan de open ruimte in de schootscirkel en de zone langs de hoofdverdedigingslijn geldt: kansen tot aanpassing benutten in het kader van een integrale herinrichting van het gebied, waarbij per saldo een verbetering van de ruimtelijke situatie ontstaat;<br>• Handhaving van de eenheid en herkenbaarheid van de Stellingdijken die specifiek voor de Stelling van Amsterdam zijn aangelegd. Dit zijn de Liniewal Liebrug-Liede (gemeente Haarlemmerliede), de Geniedijk in de Haarlemmermeerpolder (gemeente Haarlemmermeer), de Liniewal in de Starnmeerpolder (gemeente Graft-De Rijp), de Vuurlijn (gemeenten Uithoorn en Aalsmeer), de Liniewal ten oosten van Fort bij Veldhuis (gemeenten Heemskerk en Uitgeest) en de Liniewal Aagtendijk-Zuidwijkermeer (gemeenten Zaanstad en Beverwijk). De | |

| | | |
|---|---|---|
| | zichtlijnen langs deze dijken moeten gehandhaafd blijven;<br>• Een groene of blauwe zone rond de forten waarborgen op die plaatsen waar die nu nog aanwezig is;<br>• Stimuleren en ontwikkelen van blauwe functies die het contrast met de hoofdverdedigingslijn versterken of die (voormalige) inundatiegebieden in het landschap zichtbaar maken.<br><br>Ad 3 Monumentenzone<br>De Monumentenzone vormt het hart van de Stelling van Amsterdam. Binnen de Monumentenzone liggen objecten die door de Erfgoedwet of deze Omgevingsverordening zijn beschermd, zoals dijken, forten, sluizen en andere objecten. Ruim 20 objecten zijn op dit moment opgenomen als rijksmonument ingevolge de Erfgoedwet. Ongeveer 120 objecten zijn opgenomen als provinciaal monument volgens de provinciale Omgevingsverordening. Voor deze Monumentenzone gelden naast de regels in deze verordening over de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde ook de regels uit de Erfgoedwetten en de regels over monumenten (cultureel erfgoed) in deze verordening. Dit komt samengevat neer op geen ontwikkelingen toestaan die het (UNESCO-) monument beschadigen, vernielen of ontsieren, en een verbod om noodzakelijk onderhoud aan het monument te onthouden.<br>Specifiek voor De Beemster (eveneens UNESCO werelderfgoed) geldt dat de ruimtelijke hoofdstructuur van dit gebied gerespecteerd moet worden. Ontwikkelingen in de kernzone en stellingzone mogen niet strijdig zijn met het beleid voor het UNESCO werelderfgoed van droogmakerij De Beemster. | |

| | | |
|---|---|---|
| | Beleidskaders<br>Verder gelden de volgende kaders waarin de kernkwaliteiten verder zijn uitgewerkt per deelgebied:<br>• het Provinciaal Beeldkwaliteitsplan Stelling van Amsterdam (2008);<br>• het Ruimtelijk Beleidskader Stelling van Amsterdam (2008);<br>• Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018;<br>• Afwegingskader Energietransitie Hollandse Waterlinies (2021).<br><br>Ontwikkelingen die de uitzonderlijke universele waarden (UUW's) aantasten, dienen als gevolg van de Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention voorgelegd te worden aan het Werelderfgoedcomité. | |
| Bijlage 8b Gebiedsanalyses | - | De kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn uitgewerkt in de volgende vijf gebiedsanalyses Kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies:<br>• Gebiedsanalyse Stelling van Amsterdam Noord;<br>• Gebiedsanalyse Stelling van Amsterdam West:<br>• Gebiedsanalyse Vechtstreek Noord;<br>• Gebiedsanalyse Stelling van Amsterdam Zuid;<br>• Gebiedsanalyse Vechtstreek.<br><br>De gebiedsanalyses voor Stelling van Amsterdam Zuid en Vechtstreek zijn opgesteld in samenwerking met de provincie Utrecht omdat ze betrekking hebben op dit werelderfgoed in zowel Noord-Holland als Utrecht.<br><br>De gebiedsanalyses hebben ieder eenzelfde opbouw:<br>Hoofdstuk 1: legt uit wat de aanleiding en het doel van de gebiedsanalyse is; |

| | | |
|---|---|---|
| | | Hoofdstuk 2: is een typering van het huidige ruimtelijke karakter van het betreffende gebied;<br>Hoofdstuk 3: legt uit hoe het verdedigingssysteem van de waterlinies werkt en wat de kenmerken en bijbehorende elementen van de waterlinies als geheel zijn.<br>Hoofdstuk 4: beschrijft vervolgens hoe de Stelling van Amsterdam en/of Nieuwe Hollandse Waterlinies in het gebied zijn ingepast en wat de belangrijkste kenmerken zijn.<br>Hoofdstuk 5: analyseert de specifieke kenmerken en kernkwaliteiten van de Stelling en/of Nieuwe Hollandse Waterlinies per deelgebied.<br>Hoofdstuk 6: geeft uitgangspunten en ruimtelijke principes aan die helderheid geven hoe er bij ontwikkelingen voor gezorgd kan worden dat de kernkwaliteiten duurzaam in stand worden gehouden, niet worden aangetast en hoe deze kunnen worden ingezet ter versterking van de waarde en kwaliteit van het gebied. Deze uitgangspunten worden beschreven op verschillende schaalniveaus: de Hollandse Waterlinies als geheel, het specifieke deelgebied, ensembles en aandachtsgebieden binnen het deelgebied, en voor de losse linie-elementen.<br><br>Verder geldt de Erfgoedwet voor rijksmonumenten en zijn op provinciale monumenten de regels in deze verordening over monumenten (cultureel erfgoed) van toepassing. De monumentale waarden van deze rijks- en provinciale monumenten zijn niet uitgewerkt in de gebiedsanalyses maar in redengevende omschrijvingen van deze monumenten.<br><br>Gebiedsanalyses [zie pdf-documenten] |
| Bijlage 11, Regels Gedeputeerde Staten | Artikel 6.2b Ruimtelijke kwaliteit windturbines | Artikel 6.6 Ruimtelijke kwaliteit windturbines |
| Bijlage 11, Regels Gedeputeerde Staten<br>*Toevoeging aan* | - | Afdeling 6b Elektriciteitsstations<br>Artikel 6.7 Toepassingsbereik<br>Deze afdeling bevat de regels, zoals bedoeld in het delegatiebesluit. |

| | | |
|---|---|---|
| | | Artikel 6.8 Locatieafweging en Ruimtelijke kwaliteit elektriciteitsstations<br>Bij de locatieafweging en de ruimtelijke inpassing als bedoeld in Artikel 6.40a en Artikel 6.40b van de verordening houdt het bevoegd gezag in ieder geval rekening met:<br>a. de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie conform artikel 6.70 van de verordening;<br>b. de Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations zoals door Gedeputeerde Staten vastgesteld op 11-04-2023. |
| Delegatiebesluit, Artikel 6.5a zorgvuldige ruimtelijke inpassing elektriciteitsstations | - | Gedeputeerde Staten kunnen regels stellen over de zorgvuldige ruimtelijke inpassing van elektriciteitsstations als bedoeld in artikel 6.40a en artikel 6.40b van de Omgevingsverordening NH2022. |
| Toelichting | | |
| Toelichting op artikel 4.114 Informatieplicht | Het is van groot belang dat het bevoegd gezag tijdig informatie ontvangt over het voornemen om activiteiten uit te voeren die risico's voor de kwaliteit van het grondwater met zich mee brengen. Hoewel het streven van de provincie er op is gericht zo min mogelijk administratieve lasten te veroorzaken, is het belang van een goede bewaking van de grondwaterkwaliteit zo zwaarwegend dat aan deze informatieplicht niet valt te ontkomen. Reeds een geringe verontreiniging kan ernstige gevolgen hebben voor de kwaliteit van het grondwater. De gegevens die in het kader van deze aanvullende meldplicht moeten worden verstrekt, zijn opgenomen in Bijlage 10 bij de verordening. De gegevens betreffen een aanvulling op de gegevens die op grond van artikel 2.17 van het Besluit activiteiten leefomgeving moeten worden verstrekt.<br>De te verstrekken gegevens sluiten aan bij de gegevens die op grond van artikel 7.35 van de Omgevingsregeling vereist zijn voor een aanvraag omgevingsvergunning voor | Het is van groot belang dat het bevoegd gezag tijdig informatie ontvangt over het voornemen om activiteiten uit te voeren die risico's voor de kwaliteit van het grondwater met zich meebrengen. Hoewel het streven van de provincie erop is gericht zo min mogelijk administratieve lasten te veroorzaken, is het belang van een goede bewaking van de grondwaterkwaliteit zo zwaarwegend dat aan deze informatieplicht niet valt te ontkomen. Reeds een geringe verontreiniging kan ernstige gevolgen hebben voor de kwaliteit van het grondwater. De gegevens die in het kader van deze informatieverplichting moeten worden verstrekt, zijn opgenomen in Bijlage 10 bij de verordening. De gegevens betreffen een aanvulling op de gegevens die op grond van artikel 2.17 van het Besluit activiteiten leefomgeving moeten worden verstrekt.<br>De te verstrekken gegevens en bescheiden sluiten aan bij de gegevens en bescheiden die op grond van artikel 7.35 van de Omgevingsregeling vereist zijn voor een aanvraag omgevingsvergunning voor de milieubelastende activiteit het aanleggen en gebruiken van een open bodemenergiesystemen. |

| | | |
|---|---|---|
| | de milieubelastende activiteit open bodemenergiesystemen. | |
| Toelichting op artikel 4.44 Verboden activiteiten | In grondwaterbeschermingsgebieden geldt een verbod op verschillende bodembedreigende activiteiten waar zelfs met toepassing van de best beschikbare technieken (BBT) geen toereikende bodembescherming kan worden geboden. De aanwijzing van de activiteiten in bijlage 3b is gebaseerd op een risicoanalyse van vijf criteria. Wanneer ten minste één van deze criteria van toepassing is, geldt een verbod. De volgende vijf criteria zijn gehanteerd:<br>**1.** De aard van de activiteiten binnen de inrichting sluit bodembeschermende voorzieningen uit, bijvoorbeeld doordat er in de bodem wordt gewerkt.<br>**2.** Er worden stoffen gebruikt met een hoge mobiliteit en in een zodanige omvang, dat adequate preventieve maatregelen en voorzieningen moeilijk realiseerbaar zijn.<br>**3.** De bodembeschermende voorzieningen zijn niet visueel te inspecteren.<br>**4.** Ten gevolge van de activiteiten zijn er specifieke risico's voor het grondwaterbeschermingsgebied, zoals een verkeersaantrekkende werking en kans op ongelukken met bodembedreigende stoffen.<br>**5.** Er worden bij de activiteit bodem- en grondwaterbedreigende stoffen gebruikt in zodanig grote hoeveelheden dat adequate voorzieningen en maatregelen moeilijk realiseerbaar zijn en de controle en handhaving van de bodembescherming bezwaarlijk complex wordt of een bezwaarlijk hoge controle- en handhavingsintensiteit vergt. | In grondwaterbeschermingsgebieden geldt een verbod op verschillende bodembedreigende activiteiten waar zelfs met toepassing van de best beschikbare technieken (BBT) geen toereikende bodembescherming kan worden geboden. De aanwijzing van de activiteiten is gebaseerd op een risicoanalyse van vijf criteria. Wanneer ten minste één van deze criteria van toepassing is, geldt een verbod. De volgende vijf criteria zijn gehanteerd:<br>**1.** De aard van de activiteiten binnen de inrichting sluit bodembeschermende voorzieningen uit, bijvoorbeeld doordat er in de bodem wordt gewerkt.<br>**2.** Er worden stoffen gebruikt met een hoge mobiliteit en in een zodanige omvang, dat adequate preventieve maatregelen en voorzieningen moeilijk realiseerbaar zijn.<br>**3.** De bodembeschermende voorzieningen zijn niet visueel te inspecteren.<br>**4.** Ten gevolge van de activiteiten zijn er specifieke risico's voor het grondwaterbeschermingsgebied, zoals een verkeersaantrekkende werking en kans op ongelukken met bodembedreigende stoffen.<br>**5.** Er worden bij de activiteit bodem- en grondwaterbedreigende stoffen gebruikt in zodanig grote hoeveelheden dat adequate voorzieningen en maatregelen moeilijk realiseerbaar zijn en de controle en handhaving van de bodembescherming bezwaarlijk complex wordt of een bezwaarlijk hoge controle- en handhavingsintensiteit vergt. |
| Toelichting op artikel 4.114a Jaarlijks | Dit artikel betreft een aanvulling op de jaarlijks te verstrekken gegevens en bescheiden op grond van artikel 4.1149 Besluit activiteiten leefomgeving. In voornoemd | Dit artikel betreft een aanvulling op de verplichting uit artikel 4.1150a van het Bal om jaarlijks de gegevens en bescheiden bedoeld in artikel 4.1150 Besluit activiteiten leefomgeving te verstrekken. In artikel 4.1150 van het Bal ontbreekt |

| | | |
|---|---|---|
| verstrekken gegevens en bescheiden | artikel ontbreekt informatie over de in het voorgaande kalenderjaar gemeten hoeveelheden onttrokken grondwater, geïnfiltreerd water en de kwaliteit van het geïnfiltreerde water. Voor een goede beoordeling van de gevolgen voor het grondwater en het vervullen van de functies van grondwaterlichamen is deze informatie wel vereist.<br>De artikelen in deze afdeling sluiten aan bij de regels die voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet voor open bodemenergiesystemen golden op grond van het Waterbesluit en de Waterregeling. | informatie over de in het voorgaande kalenderjaar gemeten hoeveelheden onttrokken grondwater, geïnfiltreerd water en de kwaliteit van het geïnfiltreerde water. Voor een goede beoordeling van de gevolgen voor het grondwater en het vervullen van de functies van grondwaterlichamen is deze informatie wel vereist.<br>De artikelen in deze afdeling sluiten aan bij de regels die voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet voor open bodemenergiesystemen golden op grond van het Waterbesluit en de Waterregeling. |
| Toelichting op artikel 6.14 Kleinschalige ontwikkelingen | Dit artikel richt zich op kleinschalige ontwikkelingen, niet zijnde kleinschalige woningbouwontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen voor stedelijke functies die naar aard en omvang zodanig beperkt zijn dat zij geen nieuwe stedelijke ontwikkeling zijn. Op basis van de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geldt als vuistregel dat de omvang beperkt is tot 500 m2 bouwoppervlak. Het uitgangspunt is dat kleinschalige ontwikkelingen voor stedelijke ontwikkelingen niet mogelijk zijn binnen het werkingsgebied landelijk gebied. De gedachte hierachter is dat voor deze ontwikkelingen een plek is te vinden binnen bestaand stedelijk gebied. Dit artikel bevat een uitzondering op dit uitgangspunt voor kleinschalige ontwikkelingen, niet zijnde kleinschalige woningbouwontwikkelingen. In het artikel staan de voorwaarden waaraan een kleinschalige ontwikkeling moet voldoen. In de eerste plaats moet op de betreffende locatie al een stedelijke ontwikkeling met bouwmogelijkheden zijn toegestaan. De ontwikkeling mag plaatsvinden op het betreffende bouwperceel of | Dit artikel richt zich op kleinschalige ontwikkelingen, niet zijnde kleinschalige woningbouwontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen voor stedelijke functies die naar aard en omvang zodanig beperkt zijn dat zij geen nieuwe stedelijke ontwikkeling zijn. Op basis van de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geldt als vuistregel dat de omvang beperkt is tot 500 m2 bouwoppervlak. Het uitgangspunt is dat kleinschalige ontwikkelingen voor stedelijke ontwikkelingen niet mogelijk zijn binnen het werkingsgebied landelijk gebied. De gedachte hierachter is dat voor deze ontwikkelingen een plek is te vinden binnen bestaand stedelijk gebied. Dit artikel bevat een uitzondering op dit uitgangspunt voor kleinschalige ontwikkelingen, niet zijnde kleinschalige woningbouwontwikkelingen. In het artikel staan de voorwaarden waaraan een kleinschalige ontwikkeling moet voldoen. In de eerste plaats moet op de betreffende locatie al een stedelijke ontwikkeling met bouwmogelijkheden zijn toegestaan. De ontwikkeling mag plaatsvinden op het betreffende bouwperceel of daarbuiten, zolang de bouwmogelijkheden niet worden vergroot. Het aantal burgerwoningen mag niet toenemen.<br>Lid 2 van dit artikel regelt dat zogenoemde bijbehorende bouwwerken bij een bestaand hoofdgebouw voor een stedelijke functie zijn toegestaan tot een omvang van in totaal 150 m2 per bouwperceel en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m. Dit is een beleidsneutrale overzetting van een regel uit de Omgevingsverordening NH2020 en diens voorganger, de Provinciale Ruimtelijke Verordening. In deze |

| | | |
|---|---|---|
| | daarbuiten, zolang de bouwmogelijkheden niet worden vergroot. Het aantal burgerwoningen mag niet toenemen.<br>Lid 2 van dit artikel regelt dat zogenoemde bijbehorende bouwwerken bij een bestaand hoofdgebouw voor een stedelijke functie zijn toegestaan tot een omvang van in totaal 150 m2 per bouwperceel en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m. Dit is een beleidsneutrale overzetting van een regel uit de Omgevingsverordening NH2020 en diens voorganger, de Provinciale Ruimtelijke Verordening. In deze eerdere verordeningen werd hierbij gebruik gemaakt van de zogenoemde planologische kruimelgevallenregeling in artikel 4 van bijlage II bij het voormalige Besluit omgevingsrecht. | eerdere verordeningen werd hierbij gebruik gemaakt van de zogenoemde planologische kruimelgevallenregeling in artikel 4 van bijlage II bij het voormalige Besluit omgevingsrecht.<br>Lid 3 van dit artikel bevat een afwijkingsmogelijkheid voor het bevoegd gezag om eenmalig een toename van het bebouwd oppervlak toe te staan, indien dit wenselijk is gelet op de lokale omstandigheden. Het bevoegd gezag dient hierbij te beoordelen dat de extra bebouwing niet leidt tot een onevenredige aantasting van de omgevingskwaliteit. Paragraaf 6.2.6, ruimtelijke inpassing in het landelijk gebied, is hierbij van overeenkomstige toepassing. |
| Toelichting op artikel 6.38 Vervanging windturbines | Dit artikel regelt onder welke voorwaarden bestaande, met vergunning gebouwde turbines op het gehele provinciale grondgebied mogen worden vervangen. Vervanging is mogelijk, mits sprake is van vervanging door eenzelfde aantal of minder windturbines met eenzelfde of vergelijkbare ashoogte, rotordiameter en verschijningsvorm. Van vervanging van een windturbine is sprake als binnen een jaar na de dag waarop de te vervangen windturbine is gesloopt een omgevingsvergunningsaanvraag voor een vervangende windturbine bij het bevoegd gezag is ingediend. De rotordiameter ziet op de afstand vanaf het hart van de as tot de tip van het rotorblad. De ashoogte betreft de afstand vanaf de voet tot het hart van de rotor-as. De verschijningsvorm betreft het uiterlijk van de windturbine zoals dat wordt bepaald door de vorm van de mast, het samenstel van de rotorbladen en de vorm van de gondel. Met vergelijkbare ashoogte wordt bedoeld: de huidige ashoogte met een maximale | Dit artikel regelt onder welke voorwaarden bestaande, met vergunning gebouwde turbines op het gehele provinciale grondgebied mogen worden vervangen. Vervanging is mogelijk, mits sprake is van vervanging door eenzelfde aantal of minder windturbines met eenzelfde of vergelijkbare ashoogte, rotordiameter en verschijningsvorm. Van vervanging van een windturbine is sprake als binnen een jaar na de dag waarop de te vervangen windturbine is gesloopt een omgevingsvergunningsaanvraag voor een vervangende windturbine bij het bevoegd gezag is ingediend. De rotordiameter is de diameter van de wieken. De rotordiameter is twee keer de lengte van de wieken. De ashoogte betreft de afstand vanaf de voet tot het hart van de rotor-as. De verschijningsvorm betreft het uiterlijk van de windturbine zoals dat wordt bepaald door de vorm van de mast, het samenstel van de rotorbladen en de vorm van de gondel. Met vergelijkbare ashoogte wordt bedoeld: de huidige ashoogte met een maximale afwijking van 10%. Met vergelijkbare rotordiameter wordt bedoeld: de huidige rotordiameter met een maximale afwijking van 10%. Vervanging van windturbines heeft vaak ook een beperkte mate van opschaling tot gevolg omdat innovatievere windturbines doorgaans een groter vermogen hebben. Daarom dient in het kader van het belang van een goede fysieke leefomgeving bij een iets grotere ashoogte of rotordiameter (van maximaal 10%) te worden onderzocht dat het woon- en |

| | | |
|---|---|---|
| | afwijking van 10%. Met vergelijkbare rotordiameter wordt bedoeld: de huidige rotordiameter met een maximale afwijking van 10%. Vervanging van windturbines heeft vaak ook een beperkte mate van opschaling tot gevolg omdat innovatievere windturbines doorgaans een groter vermogen hebben. Daarom dient in het kader van het belang van een goede fysieke leefomgeving bij een iets grotere ashoogte of rotordiameter (van maximaal 10%) te worden onderzocht dat het woon- en leefklimaat van omwonenden niet verslechtert. Bijvoorbeeld op basis van akoestisch onderzoek en overig relevant onderzoek. | leefklimaat van omwonenden niet verslechtert. Bijvoorbeeld op basis van akoestisch onderzoek en overig relevant onderzoek. |
| Toelichting op paragraaf 6.2.3 Duurzame energie en energie-infrastructuur | | |
| Toelichting op Subparagraaf 6.2.5.3 Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde | UNESCO is de culturele organisatie van de Verenigde Naties. Het doel is om cultureel- en natuurlijk erfgoed van unieke en universele waarde beter te kunnen bewaren voor de toekomst. Het werelderfgoedverdrag is ondertekend door 193 lidstaten. Nederland heeft 10 van deze werelderfgoederen. De provincie Noord-Holland biedt met deze verordening bescherming aan: Droogmakerij de Beemster, Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie. | UNESCO is de culturele organisatie van de Verenigde Naties. Het doel is om cultureel- en natuurlijk erfgoed van unieke en universele waarde beter te kunnen bewaren voor de toekomst. Het werelderfgoedverdrag is ondertekend door 193 lidstaten. Nederland heeft 10 van deze werelderfgoederen. De provincie Noord-Holland biedt met deze verordening bescherming aan: Droogmakerij de Beemster, Stelling van Amsterdam en Nieuwe Hollandse Waterlinie. Op 26 juli 2001 heeft het Werelderfgoedcomité van Unesco de Hollandse Waterlinies op de Werelderfgoedlijst geplaatst. De inschrijving is een uitbreiding van de Stelling van Amsterdam met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Beide verdedigingslinies gaan verder als Werelderfgoed “Hollandse Waterlinies”. In het Besluit kwaliteit leefomgeving is het besluit van het Werelderfgoedcomité nog niet verwerkt en wordt nog uitgegaan van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Nu de regels voor werelderfgoederen zijn gebaseerd op het Besluit kwaliteit leefomgeving, wordt ook in de Omgevingsverordening nog uitgegaan van de afzonderlijke werelderfgoederen en hun begrenzing. De uitwerking van de kernkwaliteiten is wel al gebaseerd op de Hollandse Waterlinies. Deze uitwerking |

| | | |
|---|---|---|
| | | is gezamenlijk opgesteld door de vier provincies waarbinnen het werelderfgoed de Hollandse Waterlinies is gelegen, de provincies Noord-Holland, Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant. |
| Toelichting op artikel 6.70 Ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijkgebied | Dit artikel regelt de juridische doorwerking van de Leidraad, zoals bedoeld in Artikel 6.69. Dit artikel is van toepassing op alle 'nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen' in het landelijk gebied. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied gaat het om bijvoorbeeld nieuwe bebouwing, agrarische bedrijven, natuurontwikkeling, infrastructuur of vormen van energieopwekking. Voor de mate van doorwerking van de Leidraad is gebruik gemaakt van de systematiek zoals deze ook onder de Omgevingswet zal gelden. In de Omgevingswet wordt een driedeling gehanteerd van doorwerking van regels:<br>a. "in acht nemen" - Dit betreft harde, absolute doorwerking. Afwijken is niet mogelijk;<br>b. "rekening houden met" - Dit is een verzwaarde status van het betreffende aspect. Afwijken is mogelijk, maar moet goed worden gemotiveerd; en<br>c. "betrekken bij" - Dit betekent dat aan het aspect aandacht moet worden besteed, maar dat het aspect geen bijzondere of verzwaarde status heeft in de belangenafweging.<br>De Leidraad bevat geen normstellende elementen die in acht moeten worden genomen. Voor zover ten aanzien van landschap en cultuurhistorie sprake is van normen voor het landschap, is dit op andere plekken in deze verordening geregeld, in het bijzonder in de beschermingsregiems NNN, BPL en UNESCO (paragraaf 6.2.5).<br>Dit artikel regelt dat de ambities en ontwikkelprincipes, zoals die zijn beschreven voor de verschillende 'ensembles en structuren' in de Leidraad, richtinggevend | Dit artikel regelt de juridische doorwerking van de Leidraad, zoals bedoeld in Artikel 6.69. Dit artikel is van toepassing op alle 'nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen' in het landelijk gebied. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in het landelijk gebied gaat het om bijvoorbeeld nieuwe bebouwing, agrarische bedrijven, natuurontwikkeling, infrastructuur of vormen van energieopwekking. Voor de mate van doorwerking van de Leidraad is gebruik gemaakt van de systematiek zoals deze ook onder de Omgevingswet zal gelden. In de Omgevingswet wordt een driedeling gehanteerd van doorwerking van regels:<br>a. "in acht nemen" - Dit betreft harde, absolute doorwerking. Afwijken is niet mogelijk;<br>b. "rekening houden met" - Dit is een verzwaarde status van het betreffende aspect. Afwijken is mogelijk, maar moet goed worden gemotiveerd; en<br>c. "betrekken bij" - Dit betekent dat aan het aspect aandacht moet worden besteed, maar dat het aspect geen bijzondere of verzwaarde status heeft in de belangenafweging.<br>De Leidraad bevat geen normstellende elementen die in acht moeten worden genomen. Voor zover ten aanzien van landschap en cultuurhistorie sprake is van normen voor het landschap, is dit op andere plekken in deze verordening geregeld, in het bijzonder in de beschermingsregiems NNN, BPL en UNESCO (paragraaf 6.2.5).<br>Dit artikel regelt dat de ambities en ontwikkelprincipes, zoals die zijn beschreven voor de verschillende 'ensembles en structuren' in de Leidraad, richtinggevend zijn ('rekening houden met'). Hier kan slechts gemotiveerd van worden afgeweken. De ontwikkelprincipes die als 'kans' gemarkeerd staan, zijn inspirerend ('betrekken bij'). Ditzelfde geldt voor de analyse en ontstaansgeschiedenis. Er moet aandacht aan worden besteed, maar het aspect heeft geen bijzondere, verzwaarde status. Ditzelfde geldt voor de analyse en ontstaansgeschiedenis.<br>De Noord-Hollandse waarderingskaart voor stolpboerderijen is een inspiratiedocument. Gemeenten dienen deze waarderingskaart te betrekken bij hun keuze om te bepalen of er sprake is van een karakteristiek boerderijcomplex. |

| | | |
|---|---|---|
| | zijn (‘rekening houden met’). Hier kan slechts gemotiveerd van worden afgeweken. De ontwikkelprincipes die als ‘kans’ gemarkeerd staan, zijn inspirerend (‘betrekken bij’). Ditzelfde geldt voor de analyse en ontstaansgeschiedenis. Er moet aandacht aan worden besteed, maar het aspect heeft geen bijzondere, verzwaarde status. Ditzelfde geldt voor de analyse en ontstaansgeschiedenis. | Betrekken bij betekent dat aan de waarderingskaart aandacht moet worden besteed, maar dat dit document geen bijzondere of verzwaarde status hoeft te krijgen in de belangenafweging. De term karakteristiek staat voor het beginsel dat alle stolpen en hun bijgebouwen in de ordes 1, 2 en 3 behoudenswaardig zijn. De ordes 1, 2 en 3 bevatten stolpen en hun bijgebouwen die zijn gebouwd tot 1966, het eind van de Wederopbouwperiode. |
| Toelichting op artikel 6.2 van Regels Gedeputeerde Staten | In dit artikel worden regels gesteld over de locatie en omvang van een opstelling voor zonne-energie. Doel is de karakteristieke openheid van het landschap te behouden, zoveel mogelijk aan te sluiten op de bestaande netinfrastructuur en de economische (agrarische) structuur van het landelijk gebied zo min mogelijk aan te tasten. Een opstelling voor zonne-energie in het landelijk gebied is alleen toegestaan indien deze aan minimaal één zijde aansluit op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint (a). Onder bestaand stedelijk gebied wordt verstaan het bestaand stedelijk gebied zoals gedefinieerd in het Besluit kwaliteit leefomgeving (stedelijk gebied: 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 bebouwing en lintbebouwing langs wegen, waterwegen of waterkeringen) Sub b en c bepalen de maximaal toegestane omvang van de opstelling. Enerzijds wordt die bepaald door het aantal zijden van de opstelling dat aansluitend is op bestaand stedelijk gebied of bovenlokale infrastructuur (een | In dit artikel worden regels gesteld over de locatie en omvang van een opstelling voor zonne-energie. Doel is de karakteristieke openheid van het landschap te behouden, zoveel mogelijk aan te sluiten op de bestaande netinfrastructuur en de economische (agrarische) structuur van het landelijk gebied zo min mogelijk aan te tasten. Een opstelling voor zonne-energie in het landelijk gebied is alleen toegestaan indien deze aan minimaal één zijde aansluit op bestaand stedelijk gebied of een dorpslint (a). Onder bestaand stedelijk gebied wordt verstaan het bestaand stedelijk gebied zoals gedefinieerd in het Besluit kwaliteit leefomgeving (stedelijk gebied: 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 bebouwing en lintbebouwing langs wegen, waterwegen of waterkeringen) Sub b en c bepalen de maximaal toegestane omvang van de opstelling. Enerzijds wordt die bepaald door het aantal zijden van de opstelling dat aansluitend is op bestaand stedelijk gebied of bovenlokale infrastructuur (een rijksweg, provinciale weg of spoorweg). Daarbij geldt dat hoe meer een locatie aansluit op bestaand stedelijk gebied of de hiervoor genoemde infrastructuur, hoe groter de omvang van de opstelling mag zijn. Van de genoemde maximaal toegestane omvang kan met maximaal 10% worden afgeweken. Hierbij gaat het om afwijkingen die nodig zijn uit overwegingen van ruimtelijke kwaliteit, zoals bijvoorbeeld veroorzaakt door afwijkende verkavelingspatronen of om te komen tot een betere aansluiting op de omgeving. De afwijkingsmogelijkheid dient dan om een betere landschappelijke inpassing te realiseren. Anderzijds wordt de maximale omvang |

| | | |
|---|---|---|
| | rijksweg, provinciale weg of spoorweg). Daarbij geldt dat hoe meer een locatie aansluit op bestaand stedelijk gebied of de hiervoor genoemde infrastructuur, hoe groter de omvang van de opstelling mag zijn. Van de genoemde maximaal toegestane omvang kan met maximaal 10% worden afgeweken. Hierbij gaat het om afwijkingen die nodig zijn uit overwegingen van ruimtelijke kwaliteit, zoals bijvoorbeeld veroorzaakt door afwijkende verkavelingspatronen of om te komen tot een betere aansluiting op de omgeving. De afwijkingsmogelijkheid dient dan om een betere landschappelijke inpassing te realiseren. Anderzijds wordt de maximale omvang bepaald door de eisen van ruimtelijke kwaliteit als bedoeld in Paragraaf 6.2.6 van de omgevingsverordening. Deze eisen kunnen de maximaal toegestane omvang beperken. Met andere woorden, het is mogelijk dat de opstelling vanwege de ruimtelijke kwaliteit minder hectare mag omvatten dan op grond van de aansluiting op bestaand stedelijk gebied en infrastructuur geldt. Ruimtelijke kwaliteitseisen kunnen er dus toe leiden dat de omvang van een opstelling voor zonne-energie met maximaal 10% wordt verruimd dan wel dat de omvang wordt beperkt voor zover dat nodig is op grond van het bepaalde in Paragraaf 6.2.6 van de omgevingsverordening. Het bepaalde in sub c voorkomt dat na realisatie van een opstelling voor zonne-energie met de maximale oppervlakte een nieuwe opstelling met de daarbij behorende maximale oppervlakte mogelijk kan worden gemaakt en op die manier de wenselijke maximale oppervlakte op een locatie wordt overschreden. Aansluiting op een reeds bestaande opstelling is wel toegestaan als met de bestaande opstelling de maximale oppervlakte nog niet is bereikt en | bepaald door de eisen van ruimtelijke kwaliteit als bedoeld in Paragraaf 6.2.6 van de omgevingsverordening. Deze eisen kunnen de maximaal toegestane omvang beperken. Met andere woorden, het is mogelijk dat de opstelling vanwege de ruimtelijke kwaliteit minder hectare mag omvatten dan op grond van de aansluiting op bestaand stedelijk gebied en infrastructuur geldt. Ruimtelijke kwaliteitseisen kunnen er dus toe leiden dat de omvang van een opstelling voor zonne-energie met maximaal 10% wordt verruimd dan wel dat de omvang wordt beperkt voor zover dat nodig is op grond van het bepaalde in Paragraaf 6.2.6 van de omgevingsverordening. Het bepaalde in sub c voorkomt dat na realisatie van een opstelling voor zonne-energie met de maximale oppervlakte een nieuwe opstelling met de daarbij behorende maximale oppervlakte mogelijk kan worden gemaakt en op die manier de wenselijke maximale oppervlakte op een locatie wordt overschreden. Aansluiting op een reeds bestaande opstelling is wel toegestaan als met de bestaande opstelling de maximale oppervlakte nog niet is bereikt en deze wordt aangevuld tot de maximale oppervlakte als onder sub b. Een gefaseerde realisatie van een opstelling voor zonne-energie tot de maximaal toegestane oppervlakte is dus mogelijk. Sub d bepaalt dat voornoemde regels niet van toepassing zijn in het geval van meervoudig ruimtegebruik zoals bedoeld in artikel 6.40, lid 2 van de Omgevingsverordening NH2022. |

| | | |
|---|---|---|
| | deze wordt aangevuld tot de maximale oppervlakte als onder sub b. Een gefaseerde realisatie van een opstelling voor zonne-energie tot de maximaal toegestane oppervlakte is dus mogelijk. Sub d bepaalt dat voornoemde regels niet van toepassing zijn in het geval van meervoudig ruimtegebruik zoals bedoeld in artikel 6.39 lid 2 uit de Omgevingsverordening NH2022. | |
| Toelichting op artikel 6.4 van Regels Gedeputeerde Staten | Artikel 6.40 van de omgevingsverordening is onverkort van toepassing. Dit betekent dat ook in een stimuleringsgebied zonne-opstellingen via een omgevingsplan voor een periode van maximaal 25 jaar kunnen worden vergund. Zoals in de beleidsnota `Perspectief voor Zon in Noord-Holland' is aangekondigd, kunnen er op bepaalde locaties redenen zijn om van de locatie- en omvangregels uit artikel 6.2 af te wijken. Deze locaties worden stimuleringsgebieden zonne- energie genoemd. Sub a beschrijft dat Gedeputeerde Staten de bevoegdheid hebben om deze gebieden aan te wijzen. De regels ten aanzien van de inpassing van de opstelling voor zonne-energie (artikel 6.3) blijven van toepassing. Aangezien de Omgevingsverordening NH2022 zich richt op omgevingsplannen is het ook voor de aanwijzing van stimuleringsgebieden zonne-energie in beginsel aan een gemeente (college van burgemeester en wethouders) om een aanvraag in te dienen bij Gedeputeerde Staten voor de aanwijzing van een stimuleringsgebied. Het beoordelen van een verzoek tot aanwijzing van stimuleringsgebieden is een vorm van maatwerk en gebeurt in overleg met de betrokken gemeente. Sub b voorziet in de mogelijkheid om het verzoek tot aanwijzing van een stimuleringsgebied voor te leggen aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). De borging van landschapskwaliteit op (boven) regionaal | Artikel 6.40 van de omgevingsverordening is onverkort van toepassing. Dit betekent dat ook in een stimuleringsgebied zonne-opstellingen via een omgevingsplan voor een periode van maximaal 25 jaar kunnen worden vergund. Zoals in de beleidsnota `Perspectief voor Zon in Noord-Holland' is aangekondigd, kunnen er op bepaalde locaties redenen zijn om van de locatie- en omvangregels uit artikel 6.2 af te wijken. Deze locaties worden stimuleringsgebieden zonne-energie genoemd. Sub a beschrijft dat Gedeputeerde Staten de bevoegdheid hebben om deze gebieden aan te wijzen. De regels ten aanzien van de inpassing van de opstelling voor zonne-energie (artikel 6.3) blijven van toepassing. Aangezien de Omgevingsverordening NH2022 zich richt op omgevingsplannen is het ook voor de aanwijzing van stimuleringsgebieden zonne-energie in beginsel aan een gemeente (college van burgemeester en wethouders) om een aanvraag in te dienen bij Gedeputeerde Staten voor de aanwijzing van een stimuleringsgebied. Het beoordelen van een verzoek tot aanwijzing van stimuleringsgebieden is een vorm van maatwerk en gebeurt in overleg met de betrokken gemeente. Sub b voorziet in de mogelijkheid om het verzoek tot aanwijzing van een stimuleringsgebied voor te leggen aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). De borging van landschapskwaliteit op (boven) regionaal niveau is een belangrijke kerntaak van de provincie. Het gaat wat betreft de provincie dus niet alleen om de ruimtelijke kwaliteit van de afzonderlijke plannen zelf, maar vooral over hoe deze bijdragen aan de kwaliteit van het landschap. De provincie zet meerdere instrumenten voor ruimtelijke kwaliteit in. De ARO is er daar één van. Het kwaliteitsadvies van de ARO heeft de focus op concrete provinciale plannen buiten bestaand stedelijk gebied (BSG). Daarnaast kan de ARO ook voorzien in advies over gemeentelijke plannen buiten BSG. In beide gevallen heeft het advies niet alleen betrekking op de ruimtelijke kwaliteit of inpassing van |

| | | |
|---|---|---|
| | niveau is een belangrijke kerntaak van de provincie. Het gaat wat betreft de provincie dus niet alleen om de ruimtelijke kwaliteit van de afzonderlijke plannen zelf, maar vooral over hoe deze bijdragen aan de kwaliteit van het landschap. De provincie zet meerdere instrumenten voor ruimtelijke kwaliteit in. De ARO is er daar één van. Het kwaliteitsadvies van de ARO heeft de focus op concrete provinciale plannen buiten bestaand stedelijk gebied (BSG). Daarnaast kan de ARO ook voorzien in advies over gemeentelijke plannen buiten BSG. In beide gevallen heeft het advies niet alleen betrekking op de ruimtelijke kwaliteit of inpassing van de plannen zelf, maar vooral ook de bijdrage hiervan aan de kwaliteit van het landschap is van belang. In sub c worden verschillende documenten beschreven die betrokken kunnen worden bij de beoordeling van het verzoek tot aanwijzing van een stimuleringsgebied zonne-energie. Deze lijst is niet uitputtend; ook andere informatie dan de hier genoemde documenten kan indien van belang bij de afweging worden betrokken. Het Noord-Hollands perspectief op de Regionale Energiestrategie (februari 2020) brengt het provinciale vertrekpunt in de RES in beeld. In dit document worden de provinciale uitgangspunten voor de RES beschreven die volgen uit vastgestelde of lopende beleidstrajecten. De uitgangspunten uit het Noord-Hollandse perspectief op de RES zijn uitgewerkt in leidende principes en ontwerpprincipes voor de opwekking van onder andere zonne-energie. De Leidraad Landschap & Cultuurhistorie is geborgd in Paragraaf 6.2.6 van de Omgevingsverordening NH2020 en biedt handvatten voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing. In de brochure Kwaliteitsimpuls Zonneparken worden deze | de plannen zelf, maar vooral ook de bijdrage hiervan aan de kwaliteit van het landschap is van belang. In sub c worden verschillende documenten beschreven die betrokken kunnen worden bij de beoordeling van het verzoek tot aanwijzing van een stimuleringsgebied zonne-energie. Deze lijst is niet uitputtend; ook andere informatie dan de hier genoemde documenten kan indien van belang bij de afweging worden betrokken. Het Noord-Hollands perspectief op de Regionale Energiestrategie (februari 2020) brengt het provinciale vertrekpunt in de RES in beeld. In dit document worden de provinciale uitgangspunten voor de RES beschreven die volgen uit vastgestelde of lopende beleidstrajecten. De uitgangspunten uit het Noord-Hollandse perspectief op de RES zijn uitgewerkt in leidende principes en ontwerpprincipes voor de opwekking van onder andere zonne-energie. De Leidraad Landschap & Cultuurhistorie is geborgd in Paragraaf 6.2.6 van de Omgevingsverordening NH2022 en biedt handvatten voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing. In de brochure Kwaliteitsimpuls Zonneparken worden deze handvatten uitgewerkt en geïllustreerd aan de hand van voorbeelden. Daarnaast zullen Gedeputeerde Staten in de integrale afweging de regels die gelden op grond van de Omgevingsverordening NH2022, zoals de regels voor het Bijzonder Provinciaal Landschap, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde en het Natuurnetwerk Nederland in acht nemen. Ook andere ruimtelijke relevante belangen zoals de circulaire economie, industrie of landbouw kunnen worden betrokken in de beoordeling. Tot slot kan ook het advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) betrokken worden bij de beoordeling. De termijnstelling in artikel 6.4 sub d geldt ook voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten.<br>Lid a<br>Onverminderd artikel 6.3 kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeente, of ambtshalve, stimuleringsgebieden zonne-energie aanwijzen waar kan worden afgeweken van het gestelde in artikel 6.2. |

| | | |
|---|---|---|
| | handvatten uitgewerkt en geïllustreerd aan de hand van voorbeelden. Daarnaast zullen Gedeputeerde Staten in de integrale afweging de regels die gelden op grond van de Omgevingsverordening NH2020, zoals de regels voor het Bijzonder Provinciaal Landschap, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde en het Natuurnetwerk Nederland in acht nemen. Ook andere ruimtelijke relevante belangen zoals de circulaire economie, industrie of landbouw kunnen worden betrokken in de beoordeling. Tot slot kan ook het advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) betrokken worden bij de beoordeling. De termijnstelling in artikel 6.4 sub d geldt ook voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten.<br>Lid a<br>Onverminderd artikel 6.3 kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeente, of ambtshalve, stimuleringsgebieden zonne-energie aanwijzen waar kan worden afgeweken van het gestelde in artikel 6.2. | |
| Toelichting op afdeling 6b van Regels Gedeputeerde Staten | - | Bij elektriciteitsstations gaat het over Hoogspannings- en middenspanningsverdeelstations: elektriciteitsstations vanaf 380 kV (hoogspanning) c.q. 10 tot 50 kV (middenspanning). De middenspannigsruimtes waar middenspanning naar de laagspanning wordt getransformeerd worden hier niet meegenomen. Ze hebben in het algemeen een maat tussen 10m2 en 35m2. |
| Werkingsgebied | | https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=4d880ceef60a430e91835c071ae91cbd |
| | Vaarwegbeheer - beheer Plassenschap Loosdrecht | *Vervalt* |
| | Vaarwegbeheer - beheer gemeente | Hieraan wordt het gebied uit ‘vaarwegbeheer - beheer Plassenschap Loosdrecht’ toegevoegd |

**Verplaatsingen stukken toelichting (inhoudelijk geen wijzigingen)**

Van *algemene toelichting* naar toelichting op paragraaf 6.2.2 Stedelijke functies

## Werkingsgebied landelijk gebied

[Met onderliggende tekst.]

Categorie B:

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

| | Was | Wordt |
|---|---|---|
| Artikel | | |
| Artikel 6.18 MRA landelijk gebied | 1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied MRA - Landelijk gebied voorziet het niet in een kleinschalige woningbouwontwikkeling.<br>2. In afwijking van het eerste lid kan een omgevingsplan voorzien in maximaal twee burgerwoningen op een locatie waar sprake is van rechtmatig aanwezige bebouwing voor een andere stedelijke voorziening, indien:<br>a. op de locatie ten minste één bedrijfswoning rechtmatig aanwezig is;<br>b. de woonactiviteit de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet beperkt;<br>c. sprake is van volledige beëindiging van de bestaande stedelijke voorziening;<br>d. de overige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt en | 1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied MRA - Landelijk gebied voorziet het niet in een kleinschalige woningbouwontwikkeling.<br>2. In afwijking van het eerste lid kan een omgevingsplan voorzien in maximaal twee burgerwoningen op een locatie waar sprake is van rechtmatig aanwezige bebouwing voor een andere stedelijke voorziening, indien:<br>a. op de locatie ten minste één bedrijfswoning rechtmatig aanwezig is;<br>b. de woonactiviteit de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet beperkt;<br>c. sprake is van volledige beëindiging van de bestaande stedelijke voorziening;<br>d. de overige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt en |

| | | |
|---|---|---|
| | herbouw in het omgevingsplan onmogelijk wordt gemaakt; en<br>e. voor een tweede burgerwoning meer dan 1.500 m² grondoppervlakte aan rechtmatig aanwezige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt.<br>3. In afwijking van het eerste lid kan een omgevingsplan voorzien in bijbehorende bouwwerken tot een oppervlakte per bouwperceel van niet meer dan 150 m2 en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m. | herbouw in het omgevingsplan onmogelijk wordt gemaakt; en<br>e. voor een tweede burgerwoning meer dan 1.000 m² grondoppervlakte aan rechtmatig aanwezige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt.<br>3. In afwijking van het eerste lid kan een omgevingsplan voorzien in bijbehorende bouwwerken tot een oppervlakte per bouwperceel van niet meer dan 150 m2 en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m. |
| Artikel 6.19 Noord-Holland Noord landelijk gebied | 1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Noord-Holland Noord - Landelijk gebied kan het alleen voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio daarover gemaakte schriftelijke afspraken.<br>2. De in het eerste lid genoemde afspraken kunnen alleen afspraken bevatten over locaties die zijn gelegen in of aan kernen of in of aan dorpslinten.<br>3. In afwijking van het eerste lid kan een omgevingsplan voorzien in maximaal twee burgerwoningen op een locatie waar sprake is van rechtmatig aanwezige bebouwing voor een andere stedelijke voorziening, indien:<br>a. de locatie ten minste één bedrijfswoning rechtmatig aanwezig is;<br>b. de woonactiviteit de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet beperkt;<br>c. sprake is van volledige beëindiging van de bestaande stedelijke voorziening; | 1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Noord-Holland Noord - Landelijk gebied kan het alleen voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio daarover gemaakte schriftelijke afspraken.<br>2. De in het eerste lid genoemde afspraken kunnen alleen afspraken bevatten over locaties die zijn gelegen in of aan kernen of in of aan dorpslinten.<br>3. In afwijking van het eerste lid kan een omgevingsplan voorzien in maximaal twee burgerwoningen op een locatie waar sprake is van rechtmatig aanwezige bebouwing voor een andere stedelijke voorziening, indien:<br>a. de locatie ten minste één bedrijfswoning rechtmatig aanwezig is;<br>b. de woonactiviteit de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet beperkt;<br>c. sprake is van volledige beëindiging van de bestaande stedelijke voorziening; |

| | | |
|---|---|---|
| | d. de overige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt en herbouw in het omgevingsplan onmogelijk wordt gemaakt; en<br>e. voor een tweede burgerwoning meer dan 1.500 m² grondoppervlakte aan rechtmatig aanwezige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt.<br>4. In afwijking van het eerste lid kan een omgevingsplan voorzien in bijbehorende bouwwerken tot een oppervlakte per bouwperceel van niet meer dan 150 m2 en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m.<br>5. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels kunnen stellen over de afspraken bedoeld in het eerste lid. | d. de overige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt en herbouw in het omgevingsplan onmogelijk wordt gemaakt; en<br>e. voor een tweede burgerwoning meer dan 1.000 m² grondoppervlakte aan rechtmatig aanwezige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt.<br>4. In afwijking van het eerste lid kan een omgevingsplan voorzien in bijbehorende bouwwerken tot een oppervlakte per bouwperceel van niet meer dan 150 m2 en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m.<br>5. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels kunnen stellen over de afspraken bedoeld in het eerste lid. |
| Artikel 6.32b Datacenter clustering | 1. Een omgevingsplan kan uitsluitend ter plaatse van het werkingsgebied 'datacenterclustering toegestaan' voorzien in een datacenter met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA als:<br>a. de locatie is gelegen op of grenst aan een bedrijventerrein; en<br>b. voor de locatie een stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitsplan is opgesteld.<br>2. Het omgevingsplan kan uitsluitend voorzien in vestiging of uitbreiding van een datacenter als daar vestigingsvoorwaarden aan verbonden worden die voldoen aan het provinciaal beleid en gericht zijn op:<br>a. De impact op de directe en wijdere omgeving waarbij het bouwvolume en de | 1. Een omgevingsplan kan uitsluitend ter plaatse van het werkingsgebied 'datacenterclustering toegestaan' voorzien in een nieuw datacenter met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA of in de uitbreiding van een bestaand datacenter tot een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA als:<br>a. de locatie is gelegen op of grenst aan een bedrijventerrein; en<br>b. voor de locatie een stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitsplan is opgesteld.<br>2. Het omgevingsplan kan uitsluitend voorzien in een nieuw datacenter of in een uitbreiding van een bestaand datacenter als daar voorwaarden aan |

| | | |
|---|---|---|
| | inrichting van de ruimte om het gebouw worden betrokken;<br>b. Multifunctioneel ruimtegebruik;<br>c. Borging van het stedenbouwkundig plan en of het beeldkwaliteitsplan;<br>d. Energievoorwaarden gericht op maximale energiebesparing, energievoorziening, duurzaam inkopen van stroom, opwekken van duurzame energie, duurzame back-up energiesystemen, gebruik van energie-efficiënte koeling en afkoppelmogelijkheden voor het gebruik van restwarmte; en<br>e. Watervoorwaarden gericht op beperking van de hoeveelheid voor koelwater benodigd (drink)water, het gebruik van oppervlaktewater, hemelwater en zo mogelijk van bronnen als hergebruik effluent ten behoeve van koeling, het waar mogelijk vermijden van het onttrekken van grondwater, het bij voorkeur gebruiken van ondergronds opgeslagen hemelwater en het rekening houden met het niet gegarandeerd zijn van waterbeschikbaarheid (in droge zomers).<br>3. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op 1 januari 2024 rechtmatig aanwezige datacenters. | verbonden worden die voldoen aan het provinciaal beleid en gericht zijn op:<br>a. De impact op de directe en wijdere omgeving waarbij het bouwvolume en de inrichting van de ruimte om het gebouw worden betrokken;<br>b. Multifunctioneel ruimtegebruik;<br>c. Borging van het stedenbouwkundig plan en of het beeldkwaliteitsplan;<br>d. Energievoorwaarden gericht op maximale energiebesparing, energievoorziening, duurzaam inkopen van stroom, opwekken van duurzame energie, duurzame back-up energiesystemen, gebruik van energie-efficiënte koeling en afkoppelmogelijkheden voor het gebruik van restwarmte; en<br>e. Watervoorwaarden gericht op beperking van de hoeveelheid voor koelwater benodigd (drink)water, het gebruik van oppervlaktewater, hemelwater en zo mogelijk van bronnen als hergebruik effluent ten behoeve van koeling, het waar mogelijk vermijden van het onttrekken van grondwater, het bij voorkeur gebruiken van ondergronds opgeslagen hemelwater en het rekening houden met het niet gegarandeerd zijn van waterbeschikbaarheid (in droge zomers). |
| Artikel 6.32c Datacenters uitgesloten | 1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied ‘datacenters uitgesloten’, | 1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied ‘datacenters uitgesloten’, |

| | | |
|---|---|---|
| | voorziet het niet in datacenters met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA.<br>2. Het eerste lid is niet van toepassing op de projecten in de gemeenten Diemen en Haarlem welke staan vermeld in bijlage 1 van de Datacenterstrategie Noord-Holland 2022-2024 indien hiervoor uiterlijk op 31 december 2024 een ontwerpbesluit ter inzage is gelegd.<br>3. Het eerste lid is niet van toepassing op 1 januari 2024 rechtmatig aanwezige datacenters. | voorziet het niet in datacenters met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA.<br>2. Het eerste lid is niet van toepassing op de projecten in de gemeenten Diemen en Haarlem welke staan vermeld in bijlage 1 van de Datacenterstrategie Noord-Holland 2022-2024 indien hiervoor uiterlijk op 31 december 2025 een ontwerpbesluit ter inzage is gelegd. |
| Artikel 6.32d Uitvoeringstermijn | Het omgevingsplan dient uiterlijk op 31 december 2025 in overeenstemming te zijn met de regels zoals opgenomen in artikel 6.32b en 6.32c. | Het omgevingsplan dient uiterlijk op 31 december 2026 in overeenstemming te zijn met de regels zoals opgenomen in artikel 6.32b en 6.32c. |
| Artikel 6.40a Toepassingsbereik | Deze subparagraaf gaat over de bouw, vervanging of verandering van hoogspannings- en verdeelstations. | Deze subparagraaf gaat over de bouw, vervanging of verandering van hoogspanningsstations en over stations in het tussenspanningsnet in het landelijk gebied. |
| Artikel 6.40b Locatieafweging en ruimtelijke inpassing elektriciteitsstations | 1. Een omgevingsplan mag voorzien in het bouwen, vervangen of veranderen van een of meer elektriciteitsstations als:<br>a. een zorgvuldige locatieafweging voor de elektriciteitsstations wordt gemaakt;<br>b. de elektriciteitsstations zorgvuldig ruimtelijk worden ingepast; en<br>c. aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies wordt gevraagd over de locatieafweging en de ruimtelijke inpassing van de elektriciteitsstations.<br>2. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels kunnen stellen over de locatieafweging en de zorgvuldige ruimtelijke inpassing als bedoeld in het eerste lid. | 1. Een omgevingsplan mag voorzien in het bouwen, vervangen of veranderen van een of meer elektriciteitsstations als:<br>a. een zorgvuldige locatieafweging voor de elektriciteitsstations wordt gemaakt en<br>b. de elektriciteitsstations zorgvuldig ruimtelijk worden ingepast.<br>2. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels kunnen stellen over de locatieafweging en de zorgvuldige ruimtelijke inpassing als bedoeld in het eerste lid. |

| | | |
|---|---|---|
| Artikel 6.40c Verplicht advies Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling in landelijk gebied | - | Voor een elektriciteitsstation als bedoeld in artikel 6.40b wordt in het werkingsgebied landelijk gebied aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies gevraagd over de locatieafweging en de ruimtelijke inpassing. |
| Artikel 6.54 Activiteiten in Natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen | Een omgevingsplan maakt geen nieuwe activiteiten of wijziging van bestaande activiteiten binnen het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland of het werkingsgebied natuurverbindingen mogelijk die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang tussen die gebieden, tenzij sprake is van:<br>a. nieuwe activiteiten en wijziging van bestaande activiteiten, voor zover:<br>1. er sprake is van groot openbaar belang;<br>2. er geen reële alternatieven zijn; en<br>3. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig en tijdig worden gecompenseerd.<br>b. nieuwe activiteiten en wijziging van bestaande activiteiten, voor zover:<br>1. het niet gaat om verblijfsrecreatie;<br>2. de activiteiten die leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden worden gecompenseerd;<br>3. de compensatie inhoudt dat de uitvoering van het geheel van activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar leidt tot een | 1. Een omgevingsplan maakt geen nieuwe activiteiten of wijziging van bestaande activiteiten binnen het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland of het werkingsgebied natuurverbindingen mogelijk die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang tussen die gebieden, tenzij sprake is van:<br>a. nieuwe activiteiten en wijziging van bestaande activiteiten, voor zover:<br>I. er sprake is van groot openbaar belang;<br>II. er geen reële alternatieven zijn; en<br>III. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig en tijdig worden gecompenseerd.<br><br>b. nieuwe activiteiten en wijziging van bestaande activiteiten, voor zover:<br>I. de activiteiten die leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden worden gecompenseerd;<br>II. de compensatie inhoudt dat de uitvoering van het geheel van activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar leidt tot een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor de werkingsgebieden natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen voor wat betreft kwaliteit en samenhang; |

| | | |
|---|---|---|
| | duidelijk aantoonbare meerwaarde voor de werkingsgebieden natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen voor wat betreft kwaliteit en samenhang;<br>4. de oppervlakte van het werkingsgebied natuurnetwerk Nederland tenminste gelijk blijft;<br>5. rekening wordt gehouden met de omstandigheid dat de locatie waarop de activiteit plaatsvindt mogelijk gelegen is in een gebied van het Natuurnetwerk Nederland of Natuurverbindingen dat omringd wordt door of grenst aan Bijzonder provinciaal landschap.<br>6. er een gebiedsvisie wordt opgesteld waarin wordt onderbouwd dat wordt voldaan aan het gestelde onder 1 tot en met 4 van dit onderdeel.<br>c. een beperkte toevoeging van nieuwe activiteiten aan of een beperkte wijziging van bestaande activiteiten, mits:<br>1. deze toevoeging of wijziging noodzakelijk is voor de instandhouding van de bestaande activiteit;<br>2. deze toevoeging of wijziging ondergeschikt is aan de bestaande activiteiten; en<br>3. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig en tijdig worden gecompenseerd | III. de oppervlakte van het werkingsgebied natuurnetwerk Nederland tenminste gelijk blijft;<br>IV. rekening wordt gehouden met de omstandigheid dat de locatie waarop de activiteit plaatsvindt mogelijk gelegen is in een gebied van het Natuurnetwerk Nederland of Natuurverbindingen dat omringd wordt door of grenst aan Bijzonder provinciaal landschap.<br>V. er een gebiedsvisie wordt opgesteld waarin wordt onderbouwd dat wordt voldaan aan het gestelde onder 1 tot en met 4 van dit onderdeel.<br><br>c. een beperkte toevoeging van nieuwe activiteiten aan of een beperkte wijziging van bestaande activiteiten, mits:<br>I. deze toevoeging of wijziging noodzakelijk is voor de instandhouding van de bestaande activiteit;<br>II. deze toevoeging of wijziging ondergeschikt is aan de bestaande activiteiten;<br>III. en de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig en tijdig worden gecompenseerd.<br><br>2. Het eerste lid, onder b, is niet van toepassing op activiteiten die verblijfsrecreatie mogelijk maken, tenzij het gaat om activiteiten die ondergeschikt zijn aan een andere bedrijfsactiviteit en plaatsvinden op, of aansluitend aan, dezelfde locatie. |

| | | |
|---|---|---|
| Toelichting | | |
| Artikel 6.18 MRA landelijk gebied | Kleinschalige woningbouwontwikkeling op locaties waar nog geen bouwperceel is, is in het werkingsgebied MRA landelijk gebied uitgesloten. Uitzonderingen hierop zijn de zogenoemde VAB-regeling voor Voormalige Agrarische Bouwpercelen (zie artikel 6.15) en kleinschalige woningbouwontwikkelingen op grond van dit artikel.<br>Het tweede lid bevat een mogelijkheid om 1 burgerwoning toe te staan bij transformatie van bestaande stedelijke voorzieningen in het landelijk gebied die niet (meer) passen in het landelijk gebied. Bijvoorbeeld een timmermansbedrijf of een garagebedrijf. Indien er meer dan 1.500m2 aan bedrijfsbebouwing op het bouwperceel wordt gesloopt vinden wij een tweede burgerwoning toelaatbaar omdat de verstening op het perceel afneemt. De aanwezigheid van een bedrijfswoning is hier niet een noodzakelijke voorwaarde. Anders dan bij voormalige agrarische bedrijven hebben niet-agrarische, stedelijke voorzieningen in het landelijk gebied vaak niet meerdere bouwpercelen op verschillende locaties tot hun beschikking maar 1 hoofdvestiging. Het is dan ook slechts deze hoofdvestiging die voor transformatie in aanmerking komt. Voor een toelichting op de term omgevingskwaliteit verwijzen wij naar de toelichting op Artikel 6.15. De leidraad landschap en cultuurhistorie is bij de herontwikkeling van bouwpercelen in het landelijk gebied naar nieuwe voorzieningen van toepassing.<br>Lid 3 van dit artikel regelt dat zogenoemde bijbehorende bouwwerken bij een bestaande woning zijn toegestaan tot een omvang van in totaal 150 m2 per bouwperceel en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m. Dit is een beleidsneutrale overzetting van een regel uit de Omgevingsverordening NH2020 en diens voorganger, de Provinciale Ruimtelijke | Kleinschalige woningbouwontwikkeling op locaties waar nog geen bouwperceel is, is in het werkingsgebied MRA landelijk gebied uitgesloten. Uitzonderingen hierop zijn de zogenoemde VAB-regeling voor Voormalige Agrarische Bouwpercelen (zie artikel 6.15) en kleinschalige woningbouwontwikkelingen op grond van dit artikel.<br>Het tweede lid bevat een mogelijkheid om 1 burgerwoning toe te staan bij transformatie van bestaande stedelijke voorzieningen in het landelijk gebied die niet (meer) passen in het landelijk gebied. Bijvoorbeeld een timmermansbedrijf of een garagebedrijf. Indien er meer dan 1.000m2 aan bedrijfsbebouwing op het bouwperceel wordt gesloopt vinden wij een tweede burgerwoning toelaatbaar omdat de verstening op het perceel afneemt. De aanwezigheid van een bedrijfswoning is hier niet een noodzakelijke voorwaarde. Anders dan bij voormalige agrarische bedrijven hebben niet-agrarische, stedelijke voorzieningen in het landelijk gebied vaak niet meerdere bouwpercelen op verschillende locaties tot hun beschikking maar 1 hoofdvestiging. Het is dan ook slechts deze hoofdvestiging die voor transformatie in aanmerking komt. Voor een toelichting op de term omgevingskwaliteit verwijzen wij naar de toelichting op Artikel 6.15. De leidraad landschap en cultuurhistorie is bij de herontwikkeling van bouwpercelen in het landelijk gebied naar nieuwe voorzieningen van toepassing.<br>Lid 3 van dit artikel regelt dat zogenoemde bijbehorende bouwwerken bij een bestaande woning zijn toegestaan tot een omvang van in totaal 150 m2 per bouwperceel en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m. Dit is een beleidsneutrale overzetting van een regel uit de Omgevingsverordening NH2020 en diens voorganger, de Provinciale Ruimtelijke |

| | | |
|---|---|---|
| | Verordening. In deze eerdere verordeningen werd hierbij gebruik gemaakt van de zogenoemde planologische kruimelgevallenregeling in artikel 4 van bijlage II bij het voormalige Besluit omgevingsrecht. | Verordening. In deze eerdere verordeningen werd hierbij gebruik gemaakt van de zogenoemde planologische kruimelgevallenregeling in artikel 4 van bijlage II bij het voormalige Besluit omgevingsrecht. |
| Artikel 6.19 Noord-Holland Noord landelijk gebied | Dit artikel richt zich op het onder voorwaarden toestaan van woningbouw in het werkingsgebied Noord-Holland Noord landelijk gebied. Kleinschalige woningbouwontwikkeling op locaties waar nog geen bouwperceel is, is mogelijk indien daarover binnen de regio schriftelijke afspraken zijn gemaakt. Uitzonderingen hierop zijn de zogenoemde VAB-regeling voor Voormalige Agrarische Bouwpercelen (zie artikel 6.15) en kleinschalige woningbouwontwikkelingen op grond van lid 3 en lid 4 van dit artikel. Het derde lid bevat een mogelijkheid om 1 burgerwoning toe te staan bij transformatie van bestaande stedelijke voorzieningen in het landelijk gebied die niet (meer) passen in het landelijk gebied. Gedacht moet worden aan bijvoorbeeld een timmermansbedrijf of een garagebedrijf. Indien er meer dan 1.500m2 aan bedrijfsbebouwing op het bouwperceel wordt gesloopt vinden wij een tweede burgerwoning toelaatbaar omdat de verstening op het perceel afneemt. De aanwezigheid van een bedrijfswoning is hier niet een noodzakelijke voorwaarde. Anders dan bij voormalige agrarische bedrijven hebben niet-agrarische, stedelijke voorzieningen in het landelijk gebied vaak niet meerdere bouwpercelen op verschillende locaties tot hun beschikking maar 1 hoofdvestiging. Het is dan ook slechts deze hoofdvestiging die voor transformatie in aanmerking komt. Voor een toelichting op de term omgevingskwaliteit verwijzen wij naar de toelichting op Artikel 6.15. De leidraad landschap en cultuurhistorie is bij de herontwikkeling van bouwpercelen in het landelijk gebied naar nieuwe voorzieningen van toepassing. | Dit artikel richt zich op het onder voorwaarden toestaan van woningbouw in het werkingsgebied Noord-Holland Noord landelijk gebied. Kleinschalige woningbouwontwikkeling op locaties waar nog geen bouwperceel is, is mogelijk indien daarover binnen de regio schriftelijke afspraken zijn gemaakt. Uitzonderingen hierop zijn de zogenoemde VAB-regeling voor Voormalige Agrarische Bouwpercelen (zie artikel 6.15) en kleinschalige woningbouwontwikkelingen op grond van lid 3 en lid 4 van dit artikel. Het derde lid bevat een mogelijkheid om 1 burgerwoning toe te staan bij transformatie van bestaande stedelijke voorzieningen in het landelijk gebied die niet (meer) passen in het landelijk gebied. Gedacht moet worden aan bijvoorbeeld een timmermansbedrijf of een garagebedrijf. Indien er meer dan 1.000m2 aan bedrijfsbebouwing op het bouwperceel wordt gesloopt vinden wij een tweede burgerwoning toelaatbaar omdat de verstening op het perceel afneemt. De aanwezigheid van een bedrijfswoning is hier niet een noodzakelijke voorwaarde. Anders dan bij voormalige agrarische bedrijven hebben niet-agrarische, stedelijke voorzieningen in het landelijk gebied vaak niet meerdere bouwpercelen op verschillende locaties tot hun beschikking maar 1 hoofdvestiging. Het is dan ook slechts deze hoofdvestiging die voor transformatie in aanmerking komt. Voor een toelichting op de term omgevingskwaliteit verwijzen wij naar de toelichting op Artikel 6.15. De leidraad landschap en cultuurhistorie is bij de herontwikkeling van bouwpercelen in het landelijk gebied naar nieuwe voorzieningen van toepassing. |

| | | |
|---|---|---|
| | Lid 4 van dit artikel regelt dat zogenoemde bijbehorende bouwwerken bij een bestaande woning zijn toegestaan tot een omvang van in totaal 150 m2 per bouwperceel en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m. Dit is een beleidsneutrale overzetting van een regel uit de Omgevingsverordening NH2020 en diens voorganger, de Provinciale Ruimtelijke Verordening. In deze eerdere verordeningen werd hierbij gebruik gemaakt van de zogenoemde planologische kruimelgevallenregeling in artikel 4 van bijlage II bij het voormalige Besluit omgevingsrecht. | Lid 4 van dit artikel regelt dat zogenoemde bijbehorende bouwwerken bij een bestaande woning zijn toegestaan tot een omvang van in totaal 150 m2 per bouwperceel en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m. Dit is een beleidsneutrale overzetting van een regel uit de Omgevingsverordening NH2020 en diens voorganger, de Provinciale Ruimtelijke Verordening. In deze eerdere verordeningen werd hierbij gebruik gemaakt van de zogenoemde planologische kruimelgevallenregeling in artikel 4 van bijlage II bij het voormalige Besluit omgevingsrecht. |
| Artikel 6.32b Datacenter clustering | We stellen strenge voorwaarden voor het vestigen van nieuwe en uitbreiding van bestaande datacenters in plaats van ze gewoonweg te verbieden. Dit doen we omdat we inzetten op een stevige basis voor een groeiende digitale economie. Een goede digitale infrastructuur is hiervoor een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Toenemende digitalisering is een autonome ontwikkeling die je niet tegenhoudt maar wel zo goed mogelijk in de juiste banen kan leiden. Datacenters vormen een essentieel onderdeel van die digitale infrastructuur maar hebben een flinke impact op het landschap, het watersysteem en gebruiken veel energie. Nieuwvestiging en uitbreiding van datacenters wordt toegestaan op bedrijventerreinen in drie gemeenten waar al datacenterclusters aanwezig zijn. We staan dit alleen toe op of aangrenzend aan bedrijventerreinen om zo geen kostbare natuur of landbouwgrond te gebruiken. Daarnaast stellen we ook het gebruik van een stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitsplan verplicht (die in de praktijk vaak gecombineerd worden in 1 document) zodat aan het ruimtelijk ontwerp van het gebouw en de directe omgeving uitvoerig aandacht wordt besteed. Het gaat dan om de impact van een datacenter op de wijdere omgeving qua volume en hoogte van het gebouw en de inrichting van de ruimte. Maar ook om het | We stellen strenge voorwaarden voor het vestigen en uitbreiding van datacenters in plaats van ze gewoonweg te verbieden. Dit doen we omdat we inzetten op een stevige basis voor een groeiende digitale economie. Een goede digitale infrastructuur is hiervoor een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Toenemende digitalisering is een autonome ontwikkeling die je niet tegenhoudt maar wel zo goed mogelijk in de juiste banen kan leiden. Datacenters vormen een essentieel onderdeel van die digitale infrastructuur maar hebben een flinke impact op het landschap, het watersysteem en gebruiken veel energie. Nieuwvestiging en uitbreiding van datacenters wordt toegestaan op bedrijventerreinen in drie gemeenten waar al datacenterclusters aanwezig zijn. We staan dit alleen toe op of aangrenzend aan bedrijventerreinen om zo geen kostbare natuur of landbouwgrond te gebruiken. Daarnaast stellen we ook het gebruik van een stedenbouwkundig plan en een beeldkwaliteitsplan verplicht (die in de praktijk vaak gecombineerd worden in 1 document) zodat aan het ruimtelijk ontwerp van het gebouw en de directe omgeving uitvoerig aandacht wordt besteed. Het gaat dan om de impact van een datacenter op de wijdere omgeving qua volume en hoogte van het gebouw en de inrichting van de ruimte. Maar ook om het |

| | | |
|---|---|---|
| | gebouw en aangrenzende terrein meerdere doelen te laten dienen. Bijvoorbeeld door op het terrein rondom een datacenter aandacht te hebben voor biodiversiteit. Naast deze ruimtelijke beperking worden er ook voorwaarden aan de vestiging van datacenters verbonden waardoor de impact van datacenters op de omgeving wordt geminimaliseerd. Dit zijn voorwaarden om datacenters energiezuinig te laten opereren. Maar ook bijvoorbeeld met zo beperkt mogelijk waterverbruik. Met gemeenten gaan we overleggen hoe deze voorwaarden landen in het gemeentelijk beleid. | gebouw en aangrenzende terrein meerdere doelen te laten dienen. Bijvoorbeeld door op het terrein rondom een datacenter aandacht te hebben voor biodiversiteit. Naast deze ruimtelijke beperking worden er ook voorwaarden aan de vestiging van datacenters verbonden waardoor de impact van datacenters op de omgeving wordt geminimaliseerd. Dit zijn voorwaarden om datacenters energiezuinig te laten opereren. Maar ook bijvoorbeeld met zo beperkt mogelijk waterverbruik. Deze voorwaarden zijn geconcretiseerd in de richtlijn duurzame vestigingsvoorwaarden datacenters die de provincie gaat vaststellen en de drie clustergemeenten Hollands Kroon, Haarlemmermeer en Amsterdam verwerken in hun gemeentelijk beleid. |
| Artikel 6.32c Datacenters uitgesloten | Onderdeel van de Datacenterstrategie Noord-Holland 2022-2024 is dat nieuwe datacenters en uitbreiding van bestaande datacenters in andere gemeenten dan de drie waarbinnen al datacenterclusters aanwezig zijn worden uitgesloten. Dit artikel bevat hiertoe een instructieregel aan gemeenten.<br><br>Voor een aantal lopende initiatieven in de gemeenten Diemen en Haarlem is in lid 2 een uitzondering opgenomen. Deze initiatieven zijn opgenomen in bijlage 1 van de Datacenterstrategie Noord-Holland 2022-2024. Om gebruik te maken van de uitzondering dient uiterlijk 31 december 2024 een ontwerpbesluit ter inzage te worden gelegd. | Onderdeel van de Datacenterstrategie Noord-Holland 2022-2024 is dat de vestiging of uitbreiding van datacenters in andere gemeenten dan de drie gemeenten waar nieuwe of uitbreidingen van datacenters nog zijn toegestaan, worden uitgesloten. Dit artikel bevat hiertoe een instructieregel aan gemeenten. De instructieregel richt zich op het toestaan van datacenters met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektrisch aansluitvermogen van meer dan 5 MVA. De instructieregel richt zich ook op niet gerealiseerde mogelijkheden in het omgevingsplan, de zogenoemde onbenutte plancapaciteit. Specifiek voor deze onbenutte plancapaciteit is voorzien in een uitvoeringstermijn (zie de toelichting op artikel 6.32d). Voor een aantal lopende initiatieven in de gemeenten Diemen en Haarlem is in lid 2 een uitzondering opgenomen. Deze initiatieven zijn opgenomen in bijlage 1 van de Datacenterstrategie Noord-Holland 2022-2024. Om gebruik te maken van de uitzondering dient uiterlijk 31 december 2025 een ontwerpbesluit ter inzage te worden gelegd. |

| | | |
|---|---|---|
| Artikel 6.32d Uitvoeringstermijn | Dit artikel bevat de termijn zoals bedoeld in artikel 2.23, vierde lid, van de Omgevingswet waarbinnen de gemeenteraad uitvoering moet geven aan de instructieregels, zoals opgenomen in artikel 6.32b en artikel 6.32c. De provincie vertrouwt erop dat gemeenten deze uitvoeringstermijn naleven. Indien dit onverhoopt niet gebeurt, verbindt de Omgevingswet zelf hier geen directe gevolgen aan. Wel is er vanaf het verlopen van de uitvoeringstermijn sprake van strijdigheid van het omgevingsplan met de omgevingsverordening. In juridische procedures kan daardoor het omgevingsplan onverbindend worden verklaard of buiten toepassing worden gelaten door de bestuursrechter, voor zover het omgevingsplan evident in strijd is met de omgevingsverordening (zogenoemde exceptieve toetsing). | Dit artikel bevat een termijn zoals bedoeld in artikel 2.23, vierde lid, van de Omgevingswet waarbinnen de gemeenteraad uitvoering moet geven aan de instructieregels, zoals opgenomen in artikel 6.32b en artikel 6.32c. De provincie vertrouwt erop dat gemeenten deze uitvoeringstermijn naleven. Indien dit onverhoopt niet gebeurt, verbindt de Omgevingswet zelf hier geen directe gevolgen aan. Wel is er vanaf het verlopen van de uitvoeringstermijn sprake van strijdigheid van het omgevingsplan met de omgevingsverordening. In juridische procedures kan daardoor het omgevingsplan onverbindend worden verklaard of buiten toepassing worden gelaten door de bestuursrechter, voor zover het omgevingsplan evident in strijd is met de omgevingsverordening (zogenoemde exceptieve toetsing). |
| Toelichting op Paragraaf 6.2.3 Duurzame energie en energie-infrastructuur | | Omgevingsvisie NH2050<br><br>In de Omgevingsvisie NH2050 is de doelstelling opgenomen om ruimte te bieden aan onder meer energietransitie, in het licht van een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. In de beweging Nieuwe energie staat dat de provincie in 2050 klimaatneutraal en volledig circulair wil zijn, gekoppeld aan het Klimaatakkoord om in 2030 49% CO2-reductie te behalen. Daarom wordt ruimte geboden aan energietransitie. Om te kunnen voorzien in de behoefte aan elektriciteit is energie nodig die wordt opgewekt op land en op zee. Niet overal op het vasteland zijn dezelfde omstandigheden voor allerlei duurzame-energievormen. Het gaat om een optimale energiemix, verwoord in ontwikkelprincipe 14: de regionale optimale energiemix voor |

| | | |
|---|---|---|
| | | opwekking van hernieuwbare energie in de ondergrond, op de bovengrond en in de bebouwde omgeving past bij de regionale landschappelijke en gebiedskwaliteiten en de economische kansen.<br><br>Coalitieakkoord Duurzaam Doorpakken<br><br>Met het nieuwe coalitieakkoord (2019 – 2023) is een nieuwe weg ingeslagen ten aanzien van het onderwerp wind op land: Om de energietransitie vorm te geven is ruimte nodig voor de plaatsing van windmolens. Het heeft onze voorkeur om zoveel mogelijk windmolens op zee te plaatsen. Echter, ook op het land zal plaatsing van windmolens nodig zijn. Daarom wijzigen wij het beleidskader Wind op land. Wij zien veel maatschappelijke initiatieven die ruimte vragen voor windmolens en die op draagvlak kunnen rekenen. Samen met partners werken we aan Regionale Energiestrategieën. De resultaten daarvan verankeren we in ons ruimtelijk beleid'<br><br>Nieuw windbeleid<br><br>In het kader van het Klimaatakkoord zijn door gemeenten, waterschappen, de provincie, andere belanghebbenden en inwoners afspraken gemaakt over plekken in Noord-Holland waar duurzame energie met windturbines en zonnepanelen kan worden opgewekt. De zoekgebieden die daarvoor op basis |

| | | |
|---|---|---|
| | | van al deze gesprekken en onderzoeken in aanmerking komen zijn vastgelegd in de Regionale Energiestrategieën 1.0 voor Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid (RES'en).<br><br>De provincie neemt de hieruit voortvloeiende afspraken, net als de gemeenten en waterschappen, op in haar regelgeving. Voor de provincie betekent dit dat de Omgevingsverordening NH2022 ruimte maakt voor de afspraken uit de RES'en; de RES'en worden leidend voor wind op land. Het windturbineverbod en de bovenwettelijke regels voor windenergie komen daarmee te vervallen voor de in de RES 1.0 voor Noord-Holland Noord en Noord-Holland Zuid opgenomen zoekgebieden wind en wind+zon . Hiervoor in de plaats komt een instructieregel voor de gehele provincie die inhoudt dat gemeenten in hun omgevingsplannen windturbines mogelijk kunnen maken voor zoekgebieden wind en wind+zon die in de RES'en 1.0 zijn opgenomen. Zo krijgen gemeenten de mogelijkheden om te bepalen waar in de gemeente ruimte is voor windenergie. Buiten de RES zoekgebieden 1.0 wind en wind+zon zijn alleen kleine windturbines (tot 15 meter) op agrarische bouwpercelen toegestaan en mogen bestaande windparken worden vervangen/vernieuwd.<br><br>De nieuwe regels zijn instructieregels voor omgevingsplannen. Dit geeft gemeenten de ruimte om zelf de afweging te maken waar en hoe zij binnen de RES zoekgebieden wind en wind+zon windturbines willen plaatsen op basis van het lokale draagvlak. |

| | | |
|---|---|---|
| | | De beschermingsregimes, zoals de regels voor o.a. het Bijzonder Provinciaal Landschap, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde en het Natuurnetwerk Nederland of natuurverbinding en stiltegebieden blijven van kracht. d. Voor het Unesco werelderfgoed is een afwegingskader energietransitie Hollandse Waterlinie in samenwerking met de vier provincies gemaakt waarin gekeken is waar en onder welke voorwaarden ruimte geboden kan worden aan wind en zon. Dit kader wordt onderdeel van deze verordening. Voor NNN geldt de meerwaardebepaling die inhoudt dat een ontwikkeling (zoals een windturbine) duidelijk aantoonbare meerwaarde voor NNN moet hebben voor wat betreft kwaliteit en samenhang. De meerwaardebepaling vervangt de saldobenadering. Daarnaast geldt ook nog steeds dat een ontwikkeling in NNN alleen mogelijk is als deze de wezenlijke kenmerken en waarden niet aantast of van groot openbaar belang is en er geen reële alternatieven zijn. De vraag of een ontwikkeling van windturbines of zonnepark in NNN van groot openbaar belang is en er geen reële alternatieven zijn, moet worden bezien vanuit de bovenregionale opgave en mogelijkheden voor duurzame energieopwekking. Indien er in de provincie geen reële andere mogelijkheden voor duurzame energieopwekking zijn (die niet leiden tot een aantasting van het NNN) en de bovenregionale opgave niet haalbaar is zonder de betreffende ontwikkeling, zou deze van groot openbaar belang kunnen zijn. Onder meer de Regionale Energiestrategieën (RES‘en) kunnen duidelijkheid bieden voor de vraag of een dergelijke ontwikkeling van groot openbaar belang is en of er ergens anders geen reële andere mogelijkheden zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling. Opname van een locatie in een RES betekent echter niet per definitie |

| | | |
|---|---|---|
| | | dat de ontwikkeling van windturbines of een zonnepark op deze locatie van groot openbaar belang is en dat daarvoor geen reële alternatieven bestaan. Ditzelfde geldt voor wind en zon in BPL. Met deze nieuwe regeling wordt zorgvuldig uitvoering gegeven aan het coalitieakkoord en worden de provinciale belangen, maar ook de gemaakte afspraken in de Regionale Energiestrategieën gerespecteerd.<br><br>Met de toename in productie van duurzame energie neemt de vraag naar capaciteit in het energienetwerk toe. De uitbreiding van het energienetwerk is nodig om de energietransitie te faciliteren. Provinciale Staten achten de locatieafweging en ruimtelijke inpassing van het energienetwerk van belang. Daarom is er aan de paragraaf over duurzame energie, de energie-infrastructuur toegevoegd. |
| Toelichting op Subparagraaf 6.2.3.3. Elektriciteitsstations | | Onderdeel van de netuitbreiding is het bouwen c.q. aanpassen van elektriciteitsstations. Het is belangrijk dat deze stations goed ingepast zijn in het landschap. Daarom worden hier regels opgenomen om ervoor te zorgen dat het inpassen van elektriciteitsstations zorgvuldig gebeurt. Hiervoor hebben gedeputeerde staten de Ruimtelijke Handreiking voor Elektriciteitsstations vastgesteld. De handreiking is bedoeld om netbeheerders en gemeenten te helpen met de keuze van een locatie voor een transformatorstation. Naast de keuze voor een locatie, biedt de handreiking handvatten voor het inpassen van het station in het landschap, rekening houdend met de kwaliteiten van de ensembles uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. |
| Toelichting op Artikel 6.40a Toepassingsbereik | | De ruimtelijke handreiking voor elektriciteitsstations bevat een ladder die moet helpen bij de locatiekeuze voor een elektriciteitsstation. De laatste stappen in de ladder gaan over |

| | | |
|---|---|---|
| | | locaties in het landelijk gebied. Als de keuze voor een locatie in het landelijk gebied valt, is artikel 6.40c van toepassing en is dus advisering door de ARO verplicht. Bij andere locaties wordt geadviseerd om langs de ARO te gaan, maar het is niet verplicht. |
| Toelichting op artikel 6.40b Locatieafweging en ruimtelijke inpassing elektriciteitsstations en 6.40c Verplicht advies Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling in landelijk gebied | Wat onder zorgvuldige locatieafweging en ruimtelijke inpassing moet worden verstaan, wordt bepaald door de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations. Zie artikel 6.2b van bijlage 11 van deze verordening. | Wat onder zorgvuldige locatieafweging en ruimtelijke inpassing moet worden verstaan, wordt bepaald door de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations. Zie artikel 6.2b van bijlage 11 van deze verordening. Als een elektriciteitsstation als bedoeld in artikel 6.40b in het werkingsgebied landelijk gebied wordt mogelijk gemaakt dient hierover een advies aan de ARO te worden gevraagd. |
| Toelichting op artikel 6.54 Activiteiten in Natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen | Met dit artikel wordt invulling gegeven aan artikel 7.8, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Nieuwe activiteiten of wijziging van bestaande activiteiten die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang tussen die gebieden zijn, behoudens een aantal hieronder nader toegelichte uitzonderingen, niet toegestaan.<br>Het artikel ziet alleen op nieuwe activiteiten of een wijziging van bestaande activiteiten. Dat betekent dat activiteiten en ontwikkelmogelijkheden, die zijn opgenomen in een vigerend ruimtelijk plan, kunnen worden voortgezet respectievelijk in stand blijven. Met andere woorden, de verordening respecteert wat in geldende ruimtelijke plannen is toegestaan (eerbiedigende werking). Zie in dit verband ook de definitie van het begrip bestaand, zoals opgenomen in de begrippenlijst bij de omgevingsverordening en de toelichting op dit begrip in de Algemene toelichting op de Omgevingsverordening. Slechts in het geval van een activiteit die niet past binnen het vigerende ruimtelijke plan, is het huidige artikel van toepassing. | Met dit artikel wordt invulling gegeven aan artikel 7.8, tweede lid, van het Besluit kwaliteit leefomgeving. Nieuwe activiteiten of wijziging van bestaande activiteiten die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang tussen die gebieden zijn, behoudens een aantal hieronder nader toegelichte uitzonderingen, niet toegestaan. Het artikel ziet alleen op nieuwe activiteiten of een wijziging van bestaande activiteiten. Dat betekent dat activiteiten en ontwikkelmogelijkheden, die zijn opgenomen in een vigerend ruimtelijk plan, kunnen worden voortgezet respectievelijk in stand blijven. Met andere woorden, de verordening respecteert wat in geldende ruimtelijke plannen is toegestaan (eerbiedigende werking). Zie in dit verband ook de definitie van het begrip bestaand, zoals opgenomen in de begrippenlijst bij de omgevingsverordening en de toelichting op dit begrip in de Algemene toelichting op de Omgevingsverordening. Slechts in het geval van een activiteit die niet past binnen het vigerende ruimtelijke plan, is het huidige artikel van toepassing. |

| | | |
|---|---|---|
| | Uitzondering a: groot openbaar belang, geen reële alternatieven en mitigerende maatregelen<br>Onder de cumulatieve voorwaarden die in a zijn opgenomen, mag een omgevingsplan wel nieuwe activiteiten mogelijk maken die leiden tot een significante aantasting van het natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen. Deze voorwaarden zijn:<br>1. er is sprake van een groot openbaar belang;<br>2. er zijn geen reële alternatieven, en;<br>3. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt (mitigerende maatregelen) en de overblijvende effecten worden gelijkwaardig en tijdig gecompenseerd.<br>Wat onder groot openbaar belang moet worden verstaan staat allereerst in de Algemene toelichting op de omgevingsverordening. De vraag of een ontwikkeling van windturbines of zonnepark in NNN van groot openbaar belang is en er geen reële alternatieven zijn, moet worden bezien vanuit de bovenregionale opgave en mogelijkheden voor duurzame energieopwekking. Indien er in de provincie geen reële andere mogelijkheden voor duurzame energieopwekking zijn (die niet leiden tot een aantasting van het NNN) en de bovenregionale opgave niet haalbaar is zonder de betreffende ontwikkeling, zou deze van groot openbaar belang kunnen zijn. Onder meer de Regionale Energiestrategieën (RES'en) kunnen duidelijkheid bieden voor de vraag of een dergelijke ontwikkeling van groot openbaar belang is en of er ergens anders geen reële andere mogelijkheden zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling. Opname van een locatie in een RES betekent echter niet per definitie dat de ontwikkeling van windturbines of een zonnepark op deze locatie van groot openbaar belang is en dat daarvoor geen reële alternatieven bestaan. | Lid 1<br>In het eerste lid onder a tot en met c zijn de uitzonderingen opgenomen waarvoor het verbod op activiteiten die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang tussen die gebieden, niet geldt.<br>Uitzondering a: groot openbaar belang, geen reële alternatieven en mitigerende maatregelen<br>Onder de cumulatieve voorwaarden die in a zijn opgenomen, mag een omgevingsplan wel nieuwe activiteiten mogelijk maken die leiden tot een significante aantasting van het natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen. Deze voorwaarden zijn:<br>1. er is sprake van een groot openbaar belang;<br>2. er zijn geen reële alternatieven, en;<br>3. de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt (mitigerende maatregelen) en de overblijvende effecten worden gelijkwaardig en tijdig gecompenseerd.<br>Wat onder groot openbaar belang moet worden verstaan staat allereerst in de Algemene toelichting op de omgevingsverordening. De vraag of een ontwikkeling van windturbines of zonnepark in NNN van groot openbaar belang is en er geen reële alternatieven zijn, moet worden bezien vanuit de bovenregionale opgave en mogelijkheden voor duurzame energieopwekking. Indien er in de provincie geen reële andere mogelijkheden voor duurzame energieopwekking zijn (die niet leiden tot een aantasting van het NNN) en de bovenregionale opgave niet haalbaar is zonder de betreffende ontwikkeling, zou deze van groot openbaar belang kunnen zijn. Onder meer de Regionale Energiestrategieën (RES'en) kunnen duidelijkheid bieden voor de vraag of een dergelijke |

| | | |
|---|---|---|
| | Op grond van Artikel 6.56, aanhef en onder b, hebben Gedeputeerde Staten regels over de onder c. genoemde compensatie gesteld. Deze regels zijn te vinden in Bijlage 11.<br><br>Uitzondering b: de meerwaardebepaling<br>Met deze uitzondering wordt geregeld dat een omgevingsplan nieuwe activiteiten of een wijziging van bestaande activiteiten mogelijk kan maken die op gebiedsniveau leiden tot een duidelijke aantoonbare meerwaarde voor het natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen. Hiervoor moeten de betrokken activiteiten in samenhang op hun effecten worden beoordeeld. Ook wanneer het gaat om activiteiten die vallen binnen de reikwijdte van verschillende ruimtelijke plannen zal de effectbeoordeling in gezamenlijkheid moeten plaatsvinden. De meerwaardebepaling kan alleen worden toegepast als aan de cumulatieve voorwaarden die in b zijn opgenomen is voldaan:<br><br>1. het niet gaat om verblijfsrecreatie;<br>2. de activiteiten die leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden worden tijdig gecompenseerd;<br>3. de compensatie houdt in dat de uitvoering van het geheel van aantastende en compenserende activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar leidt tot een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor het natuurnetwerk Nederland voor wat betreft kwaliteit en samenhang;<br>4. de oppervlakte van het natuurnetwerk Nederland dient tenminste gelijk te blijven;<br>5. er dient rekening gehouden te worden met de mogelijkheid dat de locatie waarop de activiteit plaatsvindt is gelegen in een gebied van het | ontwikkeling van groot openbaar belang is en of er ergens anders geen reële andere mogelijkheden zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling. Opname van een locatie in een RES betekent echter niet per definitie dat de ontwikkeling van windturbines of een zonnepark op deze locatie van groot openbaar belang is en dat daarvoor geen reële alternatieven bestaan.<br>Op grond van Artikel 6.56, aanhef en onder b, hebben Gedeputeerde Staten regels over de onder c. genoemde compensatie gesteld. Deze regels zijn te vinden in Bijlage 11.<br>Uitzondering b: de meerwaardebepaling<br>Met deze uitzondering wordt geregeld dat een omgevingsplan nieuwe activiteiten of een wijziging van bestaande activiteiten mogelijk kan maken die op gebiedsniveau leiden tot een duidelijke aantoonbare meerwaarde voor het natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen. Hiervoor moeten de betrokken activiteiten in samenhang op hun effecten worden beoordeeld. Ook wanneer het gaat om activiteiten die vallen binnen de reikwijdte van verschillende ruimtelijke plannen zal de effectbeoordeling in gezamenlijkheid moeten plaatsvinden. De meerwaardebepaling kan alleen worden toegepast als aan de cumulatieve voorwaarden die in b zijn opgenomen is voldaan. De meerwaardebepaling is niet van toepassing op activiteiten die verblijfsrecreatie mogelijk maken, tenzij het gaat om activiteiten die ondergeschikt zijn aan een andere bedrijfsactiviteit. Dit volgt uit het tweede lid van dit artikel.<br>De cumulatieve voorwaarden voor toepassing van de meerwaardebepaling zijn:<br>1. de activiteiten die leiden tot aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden worden tijdig gecompenseerd;<br>2. de compensatie houdt in dat de uitvoering van het geheel van aantastende en compenserende activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar leidt tot een duidelijk aantoonbare meerwaarde |

| | | |
|---|---|---|
| | Natuurnetwerk Nederland of Natuurverbindingen dat omringd wordt door of grenst aan het werkingsgebied Bijzonder provinciaal landschap. Zo kunnen de kernkwaliteiten van dit Bijzonder provinciaal landschap ook aanwezig zijn in het nabijgelegen Natuurnetwerk Nederland. Aantasting van deze kernkwaliteiten kan tot gevolg hebben dat de meerwaardebepaling niet kan worden toegepast;<br>6. er wordt een gebiedsvisie opgesteld waarin de bovenstaande punten 1 tot en met 4 worden onderbouwd.<br><br>Voor ontwikkelingen die zien op verblijfsrecreatie als hoofdactiviteit is toepassing van de meerwaardebepaling niet mogelijk. Verblijfsrecreatie verstoort de rust, stilte en donkerte zowel overdag als 's nachts, en voor een groter gebied dan waar de ontwikkeling plaatsvindt, en is daardoor niet wenselijk binnen het Natuurnetwerk.<br>Het begrip "verblijfsrecreatie" is opgenomen in Bijlage 1 Begrippen. Het betreft een bedrijfsactiviteit die enkel of in hoofdzaak is gericht op het tegen vergoeding verstrekken van (nacht)verblijfsmogelijkheden. Voor verblijfsrecreatie als ondergeschikte nevenactiviteit kan dus wel nog steeds gebruik worden gemaakt van de meerwaardebepaling.<br>Bij het toepassen van de meerwaardebepaling dient er ook een compensatieplan en een compensatieovereenkomst te worden opgesteld, zie hiervoor Artikel 3.5 en Artikel 3.6 van Bijlage 11. Financiële compensatie is niet mogelijk bij het toepassen van uitzondering b.<br><br>Uitzondering c: beperkte toevoeging of wijziging van bestaande activiteiten | voor het natuurnetwerk Nederland voor wat betreft kwaliteit en samenhang;<br>3. de oppervlakte van het natuurnetwerk Nederland dient tenminste gelijk te blijven;<br>4. er dient rekening gehouden te worden met de mogelijkheid dat de locatie waarop de activiteit plaatsvindt is gelegen in een gebied van het Natuurnetwerk Nederland of Natuurverbindingen dat omringd wordt door of grenst aan het werkingsgebied Bijzonder provinciaal landschap. Zo kunnen de kernkwaliteiten van dit Bijzonder provinciaal landschap ook aanwezig zijn in het nabijgelegen Natuurnetwerk Nederland. Aantasting van deze kernkwaliteiten kan tot gevolg hebben dat de meerwaardebepaling niet kan worden toegepast;<br>5. er wordt een gebiedsvisie opgesteld waarin de bovenstaande punten 1 tot en met 4 worden onderbouwd. Bij het toepassen van de meerwaardebepaling dient er ook een compensatieplan en een compensatieovereenkomst te worden opgesteld, zie hiervoor Artikel 382 3.5 en Artikel 3.6 van Bijlage 11. Financiële compensatie is niet mogelijk bij het toepassen van uitzondering b.<br><u>Uitzondering c: beperkte toevoeging of wijziging van bestaande activiteiten</u><br>Met deze uitzondering wordt mogelijk gemaakt dat een omgevingsplan een beperkte toevoeging van een nieuwe activiteit aan een reeds bestaande activiteit of een beperkte wijziging van een reeds bestaande activiteit mogelijk maakt ondanks het feit dat dit leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurnetwerk Nederland of een natuurverbinding. Voorwaarde hiervoor is dat deze toevoeging of wijziging noodzakelijk is voor de instandhouding van de bestaande, reeds aanwezige activiteit. Het gaat hier om kleine wijzigingen of toevoegingen die duidelijk ondergeschikt zijn aan de bestaande activiteiten, bijvoorbeeld de aanleg van extra |

| | | |
|---|---|---|
| | Met deze uitzondering wordt mogelijk gemaakt dat een omgevingsplan een beperkte toevoeging van een nieuwe activiteit aan een reeds bestaande activiteit of een beperkte wijziging van een reeds bestaande activiteit mogelijk maakt ondanks het feit dat dit leidt tot nadelige gevolgen voor het natuurnetwerk Nederland of een natuurverbinding.<br>Voorwaarde hiervoor is dat deze toevoeging of wijziging noodzakelijk is voor de instandhouding van de bestaande, reeds aanwezige activiteit. Het gaat hier om kleine wijzigingen of toevoegingen die duidelijk ondergeschikt zijn aan de bestaande activiteiten, bijvoorbeeld de aanleg van extra parkeerplaatsen voor een bezoekers- of informatiecentrum.<br>Van deze uitzondering kan bovendien alleen gebruik worden gemaakt wanneer nadelige gevolgen worden beperkt (mitigerende maatregelen) en de overblijvende effecten gelijkwaardig en tijdig worden gecompenseerd.<br>Financiële compensatie is niet mogelijk bij het toepassen van uitzondering c. | parkeerplaatsen voor een bezoekers- of informatiecentrum.<br>Van deze uitzondering kan bovendien alleen gebruik worden gemaakt wanneer nadelige gevolgen worden beperkt (mitigerende maatregelen) en de overblijvende effecten gelijkwaardig en tijdig worden gecompenseerd. Financiële compensatie is niet mogelijk bij het toepassen van uitzondering c.<br>Lid 2<br>In het tweede lid is vastgelegd dat uitzondering b, de meerwaardebepaling, niet van toepassing is op activiteiten die verblijfsrecreatie mogelijk maken, tenzij het gaat om activiteiten die ondergeschikt zijn aan een andere bedrijfsactiviteit, en plaatsvinden op, of aansluitend aan, dezelfde locatie. Voor deze activiteiten kan dus geen uitzondering worden gemaakt op het verbod om activiteiten mogelijk te maken die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang tussen de NNN-gebieden en natuurverbindingen. Ondergeschikt wil zeggen dat er sprake moet zijn van een duidelijk aantoonbare ondergeschiktheid aan de andere bedrijfsactiviteit, bijvoorbeeld in arbeidsbehoefte, inkomsten en ruimtebeslag. Als voorbeeld: een mini-camping als nevenactiviteit bij een agrarische bedrijf wordt gezien als een ondergeschikte vorm van verblijfsrecreatie. Ten behoeve van deze ontwikkeling kan, mits wordt voldaan aan de voorwaarden, de meerwaardebepaling dus worden toegepast. |
| Algemene toelichting, onderdeel ‘werkingsgebied landelijk gebied’ | Veel van de instructieregels aan gemeenten hebben betrekking op het landelijk gebied. Daarom is in het werkingsgebied landelijk gebied duidelijk gemaakt waar volgens de provincie de grens ligt tussen stedelijk en landelijk gebied. Op deze manier wordt duidelijk waar deze regels van toepassing zijn. | Veel van de instructieregels aan gemeenten hebben betrekking op het landelijk gebied. Daarom is in het werkingsgebied landelijk gebied duidelijk gemaakt waar volgens de provincie de grens ligt tussen stedelijk en landelijk gebied. Op deze manier wordt duidelijk waar deze regels van toepassing zijn. |

| | | |
|---|---|---|
| | Voor de totstandkoming van het werkingsgebied landelijk gebied heeft de provincie een aantal uitgangspunten gehanteerd. Ten eerste vallen gebieden die een agrarische bestemming hebben onder het landelijk gebied. Ook gebieden met specifieke wezenlijke kenmerken en waarden wat betreft natuur (Natuurnetwerk Nederland), kernkwaliteiten met betrekking tot het (open) landschap (Bijzonder Provinciaal Landschap) en recreatiegebieden vallen onder het werkingsgebied LG. Agrarische, groene en open percelen/gebieden buiten de kernen zijn dus in ieder geval opgenomen in het werkingsgebied LG.<br><br>Daarnaast zijn de CBS-gegevens voor bevolkingskernen gebruikt. De stedelijke hoofd- of basiskernen (>500 inwoners) maken geen onderdeel uit van het werkingsgebied landelijk gebied. Aanvullend hierop zijn ook een aantal kleinere kernen met minder dan 500 inwoners door hun vorm en uiterlijk tot de basiskernen gerekend. Ook de aan de kernen grenzende stedelijke bestemmingsvlakken die ten dienste staan van de kern (zoals sportvelden en begraafplaatsen) beschouwen wij niet als landelijk gebied. Uitzondering hierop vormen stedelijke bestemmingsvlakken grenzend aan de kern die eerder al onder één van de voormalige regimes bufferzones (voormalige Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)), aardkundig monument (voormalige Provinciale Milieuverordening (PMV)) of weidevogelleefgebied (PRV) vielen. Ook kan een uitzondering worden gemaakt op stedelijke bestemmingsvlakken grenzend aan de kern, met een overwegend groen karakter, die gezien de ligging en kwaliteiten deel uitmaken van Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). | Voor de totstandkoming van het werkingsgebied landelijk gebied heeft de provincie een aantal uitgangspunten gehanteerd. Ten eerste vallen gebieden die een agrarische bestemming hebben meestal onder het landelijk gebied. Ook gebieden met specifieke wezenlijke kenmerken en waarden wat betreft natuur (Natuurnetwerk Nederland), kernkwaliteiten met betrekking tot het (open) landschap (Bijzonder Provinciaal Landschap) en recreatiegebieden vallen in de meeste gevallen onder het werkingsgebied LG. Agrarische, groene en open percelen/gebieden buiten de kernen zijn dus opgenomen in het werkingsgebied landelijk gebied.<br>Daarnaast zijn de CBS-gegevens voor bevolkingskernen gebruikt. De stedelijke hoofd- of basiskernen (>500 inwoners) maken geen onderdeel uit van het werkingsgebied landelijk gebied. Aanvullend hierop zijn ook een aantal kleinere kernen met minder dan 500 inwoners door hun vorm en uiterlijk tot de basiskernen gerekend. Ook de aan de kernen grenzende stedelijke bestemmingsvlakken die ten dienste staan van de kern (zoals sportvelden en begraafplaatsen) beschouwen wij niet als landelijk gebied. Uitzondering hierop vormen stedelijke bestemmingsvlakken grenzend aan de kern die eerder al onder één van de voormalige regimes bufferzones (voormalige Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)), aardkundig monument (voormalige Provinciale Milieuverordening (PMV)) of weidevogelleefgebied (PRV) vielen. Deze locaties beschouwen wij wel als landelijk gebied. Ook hebben wij stedelijke bestemmingsvlakken grenzend aan de kern, met een overwegend groen karakter, die gezien de ligging en kwaliteiten deel uitmaken van Bijzonder Provinciaal Landschap als landelijk gebied aangemerkt.<br>Kleine kernen (<500 inwoners), lintbebouwing langs wegen en onderdelen van landelijke villawijken maken deel uit van het |

| | | |
|---|---|---|
| | Kleine kernen (<500 inwoners), lintbebouwing langs wegen en onderdelen van landelijke villawijken maken deel uit van het landelijk gebied. Deze zijn veelal onlosmakelijk verbonden met het landschap. Begrensd als LG, vanuit de wens te kunnen sturen op bijvoorbeeld het openhouden van het landschap of juist het voorkomen van verdere verdichting ter plaatse. Bedrijventerreinen die solitair liggen en kleiner dan 8 ha zijn, beschouwen we ook als onderdeel van het landelijk gebied. | landelijk gebied. Deze zijn veelal onlosmakelijk verbonden met het landschap en hebben wij als landelijk gebied begrensd vanuit de wens te kunnen sturen op bijvoorbeeld het openhouden van het landschap of juist het voorkomen van verdere verdichting ter plaatse. Bedrijventerreinen die solitair liggen en kleiner dan 8 ha zijn, beschouwen we ook als onderdeel van het landelijk gebied. |
| Bijlage | | |
| Bijlage 1 – begrippen toevoeging aan | Hoogspanningsverdeelstations: elektriciteitsstations vanaf 110 KV en hoger<br><br>Middenspanningsverdeelstations: elektriciteitsstations vanaf 10 kV tot 50 kV | Hoogspanningsstation: een elektriciteitsstations vanaf 110 KV en hoger<br><br>Station in het tussenspanningsnet: een elektriciteitsverdeelstation van 50 KV naar 20/10kV |
| | | |

Categorie C:

Wij besluiten de volgende ambtelijke correcties door te voeren in de OV NH2022:

| | Was | Wordt |
|---|---|---|
| Artikel | | |
| Artikel 4.63 Omgevingsvergunningplichtige activiteiten - beschermingszone | **1** Het is verboden in het werkingsgebied beschermingszone stortplaatsen Wet milieubeheer zonder omgevingsvergunning activiteiten te verrichten als die activiteiten de uitvoering en werking van de maatregelen, bedoeld in artikel 8.49, eerste lid, van de | **1** Het is verboden in het werkingsgebied beschermingszone stortplaatsen Wet milieubeheer zonder omgevingsvergunning activiteiten te verrichten als die activiteiten de uitvoering en werking van de maatregelen, bedoeld in artikel 8.49, eerste lid, van de |

| | | |
|---|---|---|
| | Wet milieubeheer, kunnen belemmeren of de nazorgvoorzieningen kunnen beschadigen.<br>**2** Onder de activiteiten bedoeld in het eerste lid worden in ieder geval begrepen:<br>onttrekken of inbrengen van grondwater of het anderszins wijzigen van de grondwaterstand welke enig effect kan hebben op de belangen zoals genoemd in Artikel 4.62.<br>**3** Bij de aanvraag worden de algemene en specifieke gegevens en bescheiden verstrekt, zoals opgenomen in Bijlage 10. | Wet milieubeheer, kunnen belemmeren of de nazorgvoorzieningen kunnen beschadigen.<br>**2** Onder de activiteiten bedoeld in het eerste lid worden in ieder geval begrepen:<br>onttrekken of inbrengen van grondwater of het anderszins wijzigen van de grondwaterstand welke enig effect kan hebben op de belangen zoals genoemd in Artikel 4.60.<br>**3** Bij de aanvraag worden de algemene en specifieke gegevens en bescheiden verstrekt, zoals opgenomen in Bijlage 10. |
| Artikel 4.64 Beoordelingsregels omgevingsvergunning | De omgevingsvergunning als bedoeld in Artikel 4.64 en Artikel 4.65 wordt alleen verleend als de activiteit verenigbaar is met de in Artikel 4.62 genoemde belangen. | De omgevingsvergunning als bedoeld in Artikel 4.62 en Artikel 4.63 wordt alleen verleend als de activiteit verenigbaar is met de in Artikel 4.60 genoemde belangen. |
| Artikel 4.65 Voorschriften omgevingsvergunning | Aan een omgevingsvergunning als bedoeld in Artikel 4.64 en Artikel 4.65 kunnen voorschriften worden verbonden over:<br>a. de bereikbaarheid van de nazorgvoorzieningen;<br>b. het voorkomen dat de werking van de nazorgvoorzieningen nadelig wordt beïnvloed; en<br>c. het voorkomen dat de uitvoering van de nazorg anderszins wordt belemmerd. | Aan een omgevingsvergunning als bedoeld in Artikel 4.62 en Artikel 4.63 kunnen voorschriften worden verbonden over:<br>a. de bereikbaarheid van de nazorgvoorzieningen;<br>b. het voorkomen dat de werking van de nazorgvoorzieningen nadelig wordt beïnvloed; en<br>c. het voorkomen dat de uitvoering van de nazorg anderszins wordt belemmerd. |
| Artikel 4.79 Intrekken omgevingsvergunning | Het bevoegd gezag kan een omgevingsvergunning voor een beperkingengebiedactiviteit met betrekking tot een provinciale vaarweg intrekken als de omstandigheden aanmerkelijk zijn gewijzigd. | *Vervalt* |
| Artikel 10.2a Intrekken of wijziging vergunning of ontheffing | - | Een vergunning of ontheffing kan ambtshalve worden ingetrokken of gewijzigd indien veranderde omstandigheden of gewijzigde inzichten zich in overwegende mate tegen het van kracht blijven of het |

| | | |
|---|---|---|
| | | ongewijzigd van kracht blijven van de vergunning of ontheffing verzetten. |
| Bijlage | | |
| | | |
| | | |
| Toelichting | | |
| Artikel 6.31 Milieucontour industrieterrein van provinciaal belang | Dit artikel heeft geen betrekking op het gebied van het industrieterrein van provinciaal belang zelf, maar op locaties die zijn gelegen in één of meerdere milieucontouren van het industrieterrein of van bedrijven die op het industrieterrein zijn gevestigd. Het toestaan van nieuwe milieugevoelige objecten op het gebied van het industrieterrein van provinciaal belang zelf is niet in overeenstemming met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De regeling in dit artikel is nodig, omdat met een regeling voor uitsluitend het fysieke industrieterrein, zoals opgenomen in het tweede lid, het beleidsdoel van deze paragraaf niet voldoende kan worden gediend.<br>Onder a. is bepaald dat een omgevingsplan op locaties die zijn gelegen in een milieucontour alleen in een nieuwe of wijziging van een bestaande activiteit mag voorzien als die stedelijke activiteit (bijvoorbeeld woningbouw) geen beperking opwerpt voor de bestaande milieugebruiksruimte voor geluid, geur en/of omgevingsveiligheid voor bedrijven op het industrieterrein. Onderdeel a. dient dus ter bescherming van de bedrijven.<br>Bovendien moet dan, zoals onder b. is bepaald, als het gaat om woningen of andere milieugevoelige objecten, rekening worden gehouden met de milieucontouren van | Dit artikel heeft geen betrekking op het gebied van het industrieterrein van provinciaal belang zelf, maar op locaties die zijn gelegen in één of meerdere milieucontouren van het industrieterrein of van bedrijven die op het industrieterrein zijn gevestigd. Het toestaan van nieuwe milieugevoelige objecten op het gebied van het industrieterrein van provinciaal belang zelf is niet in overeenstemming met een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De regeling in dit artikel is nodig, omdat met een regeling voor uitsluitend het fysieke industrieterrein, zoals opgenomen in artikel 6.30, het beleidsdoel van deze paragraaf niet voldoende kan worden gediend.<br>Onder a. is bepaald dat een omgevingsplan op locaties die zijn gelegen in een milieucontour alleen in een nieuwe of wijziging van een bestaande activiteit mag voorzien als die stedelijke activiteit (bijvoorbeeld woningbouw) geen beperking opwerpt voor de bestaande milieugebruiksruimte voor geluid, geur en/of omgevingsveiligheid voor bedrijven op het industrieterrein. Onderdeel a. dient dus ter bescherming van de bedrijven.<br>Bovendien moet dan, zoals onder b. is bepaald, als het gaat om woningen of andere milieugevoelige objecten, rekening worden gehouden met de milieucontouren van |

| | | |
|---|---|---|
| | een industrieterrein van provinciaal belang. In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient een afweging te worden gemaakt of sprake is van een gezonde leefomgeving indien een omgevingsplan in een nieuwe milieugevoelige activiteit voorziet binnen een milieucontour van een bedrijf. In de toelichting bij het omgevingsplan moeten de redenen worden vermeld om op de desbetreffende locatie – die is gelegen in één of meerdere milieucontouren – een nieuwe milieugevoelige activiteit toe te staan, voorzien van een afweging over de verwachte kwaliteit van de leefomgeving, de aan de zijde van de ontvanger zo nodig te treffen maatregelen ten behoeve van een gezond leefklimaat (dove gevel, brandwerende maatregelen, maatregelen voor het verminderen van de geurbelasting, het creëren van groen etc.), alsmede de uitkomsten van onderzoek naar de haalbaarheid van dergelijke maatregelen. Onderdeel b. dient dus ter bescherming van milieugevoelige objecten.<br>Ten behoeve van dit artikel zijn de milieucontouren van de industrieterreinen van provinciaal belang en de daarop gevestigde bedrijven wat betreft geluid, geur en omgevingsveiligheid in kaart gebracht. Hierbij is de geluidscontour maatgevend, omdat de andere contouren hier binnen vallen. De geluidscontour van industrieterrein Westpoort valt over de geluidscontouren van Hoogtij en Westerspoor en Zuiderhout en is daarmee maatgevend voor dat gebied. | een industrieterrein van provinciaal belang. In het kader van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties dient een afweging te worden gemaakt of sprake is van een gezonde leefomgeving indien een omgevingsplan in een nieuwe milieugevoelige activiteit voorziet binnen een milieucontour van een bedrijf. In de toelichting bij het omgevingsplan moeten de redenen worden vermeld om op de desbetreffende locatie – die is gelegen in één of meerdere milieucontouren – een nieuwe milieugevoelige activiteit toe te staan, voorzien van een afweging over de verwachte kwaliteit van de leefomgeving, de aan de zijde van de ontvanger zo nodig te treffen maatregelen ten behoeve van een gezond leefklimaat (dove gevel, brandwerende maatregelen, maatregelen voor het verminderen van de geurbelasting, het creëren van groen etc.), alsmede de uitkomsten van onderzoek naar de haalbaarheid van dergelijke maatregelen. Onderdeel b. dient dus ter bescherming van milieugevoelige objecten.<br>Ten behoeve van dit artikel zijn de milieucontouren van de industrieterreinen van provinciaal belang en de daarop gevestigde bedrijven wat betreft geluid, geur en omgevingsveiligheid in kaart gebracht. Hierbij is de geluidscontour maatgevend, omdat de andere contouren hier binnen vallen. De geluidscontour van industrieterrein Westpoort valt over de geluidscontouren van Hoogtij en Westerspoor en Zuiderhout en is daarmee maatgevend voor dat gebied. |
| Artikel 10.2a Intrekken of wijziging vergunning of ontheffing | | Dit artikel regelt de reguliere intrekking en wijziging van vergunningen of ontheffingen die zijn verleend op basis van deze verordening. |

Toelichting

Deze ambtelijke correcties betreffen:

Artikel 4.63: correctie van de verwijzing

Artikel 4.64: correctie van de verwijzing

Artikel 4.65: correctie van de verwijzing

Artikel 4.79 + Artikel 10.2a: Gebleken is dat op grond van de OV NH2022 in combinatie met de Omgevingswet niet alle intrekkingsgronden voor omgevingsvergunningen en ontheffingen gelden die op dit moment gelden op grond van de OV NH2020 in combinatie met de Wet ruimtelijke ordening. Dit wordt nu gecorrigeerd.

Artikel 6.31 toelichting: correctie van de verwijzing

## 2.2 Toelichting op de wijzigingen in de Tweede herziening OV NH2022

Hieronder wordt per onderwerp toegelicht wat de wijzigingen zijn, inclusief de aanleiding en afstemming met belanghebbenden. Hiermee wordt voldaan aan de motiveringsplicht participatie bij de Omgevingsverordening (zie artikel 10.3b van het Omgevingsbesluit).

**Vaarwegen**

Toedeling vaarwegbeheer (artikel 2.4)

In artikel 2.4 komt lid 6 te vervallen. Deze wijziging is verzocht door het Plassenschap Loosdrecht en is afgestemd met de gemeente Wijdemeren. Per 1 januari 2023 zijn alle regelgevende bevoegdheden van het Plassenschap komen te vervallen. Deze zijn overgegaan naar de gemeente Wijdemeren, waaronder ook het vaarwegbeheer en het nautisch beheer.

Deze wijziging omvat ook een wijziging in het werkingsgebied. Het werkingsgebied 'Vaarwegbeheer - beheer Plassenschap Loosdrecht' vervalt. Dit gebied wordt toegevoegd aan het werkingsgebied 'Vaarwegbeheer - beheer gemeente'. Deze wijziging is zichtbaar in de volgende viewers:

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=4d880ceef60a430e91835c071ae91cbd

https://Noord-holland.tercera-go.nl/MapViewer/Default.aspx?id=NLIMRO9927PHPOVPS230511-ON01

**Faunabeheer**

Vrijstelling directe schadebestrijding (artikel 4.8)

Deze wijziging betreft een technische correctie. In lid 7 ontbrak de verwijzing naar het reeds bestaande werkingsgebied.

**Water**

Verboden activiteiten in grondwaterbeschermingsgebieden (artikel 4.44 en bijlage 3b)

Ter verbetering van de duidelijkheid en gebruiksvriendelijkheid zijn de verboden activiteiten verplaatst van bijlage 3b naar de tekst van het artikel. Daarnaast zijn een aantal tekstuele wijzigingen aangebracht ter verbetering van de leesbaarheid.

Omgevingsvergunningplichtige activiteit – boorputten (artikel 4.45)

Deze wijziging betreft een verruiming van lid 2 onder a. Het betreft hier namelijk niet alleen de boorputten voor controle maar ook de productieputten. Bescherming van drinkwaterwinning is

immers het oogmerk van afdeling 4.4. De wijzigingen zijn afgestemd met PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland.

**Open bodemenergiesystemen**

Informatieplicht (Artikel 4.114 met toelichting + toelichting op 4.114a)

De verplichting in dit artikel wijzigt van een aanvullende meldingsplicht naar een informatieplicht voor het aanleggen en gebruiken van open bodemenergiesystemen. Deze wijziging is praktisch van aard. De wijziging van een meldingsplicht naar een informatieplicht is ingegeven doordat we een aansluitpunt missen op het meldformulier in het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). De Omgevingsdiensten kunnen de benodigde gegevens alleen ontvangen als wij een informatieplicht instellen.

**Landelijk gebied**

Kleinschalige ontwikkelingen (artikel 6.14)

Bij het toestaan van kleinschalige ontwikkelingen op locaties waar al sprake is van een stedelijke functie, werkt het vereiste dat het bebouwd oppervlak niet mag toenemen belemmerend en gaat soms zelfs ten koste van mogelijkheden de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Met deze wijziging wordt eenmalig een beperkte extra hoeveelheid extra bebouwing toegestaan. Het is aan het gemeentebestuur om te beoordelen of deze extra bebouwing wenselijk is gelet op de lokale omstandigheden en deze niet leidt tot een onevenredige aantasting van de omgevingskwaliteit. Paragraaf 6.2.6, ruimtelijke inpassing in het landelijk gebied, is van overeenkomstige toepassing. Het maximum van 500 m2 is gebaseerd op de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak, die deze omvang aanmerkt als bovengrens voor een kleinschalige ontwikkeling.

Tweede burgerwoning in het landelijk gebied (artikel 6.18 lid 2 (MRA landelijk gebied) en artikel 6.19 lid 2 (Noord-Holland Noord landelijk gebied))

In beide artikelen wordt in lid 2 onder e ‘1500 m2’ gewijzigd in ‘1000 m2’. Deze artikelen bevatten een mogelijkheid voor het toestaan van een tweede burgerwoning bij de herontwikkeling van een locatie met een bestaande stedelijke functie, indien meer dan 1.500 m² grondoppervlakte aan rechtmatig aanwezige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt. De regeling voor het omvormen van voormalige agrarische bedrijven naar woningen bevat een vergelijkbare bepaling, maar dan met een oppervlak van 1000 m2 van te slopen bebouwing. Met deze wijziging worden de oppervlaktes aan te slopen bebouwing gelijkgetrokken.

Stolpboerderijen in het landelijk gebied (artikel 6.70 NIEUW lid 3 en bijbehorende toelichting)

In het artikel over de ruimtelijke kwaliteitseis ingeval van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied wordt een nieuw lid toegevoegd m.b.t. de Noord-Hollandse waarderingskaart voor stolpboerderijen. Gemeenten dienen deze waarderingskaart te betrekken bij hun keuze of er sprake is van een karakteristiek boerderijcomplex. Betrekken bij betekent dat aan de waarderingskaart aandacht moet worden besteed, maar dat dit document geen bijzondere of verzwaarde status hoeft te krijgen in de belangenafweging. De term karakteristiek staat voor het beginsel dat alle stolpen en hun bijgebouwen in de ordes 1, 2 en 3 behoudenswaardig zijn. De ordes 1, 2 en 3 bevatten stolpen en hun bijgebouwen die zijn gebouwd tot 1966, het eind van de Wederopbouwperiode. De wijziging volgt op het GS besluit van 24 januari 2023, 1327641-

1959451, waarin is besloten de waarderingskaart als inspiratiedocument vast te stellen en aan alle stolpen en hun bijgebouwen, gebouwd tot 1966, de status karakteristiek te verlenen. De wijziging is tot stand gekomen op basis van het Adviesrapport behoud stolpen (TAUW december 2022) dat in opdracht van de provincie alle stolpengemeenten in Noord-Holland heeft gesondeerd, met als doel het behoud van stolpboerderijen door middel van nieuw gebruik.

Werkingsgebied landelijk gebied (algemene toelichting)

Er zijn een aantal verduidelijkingen toegevoegd aan de toelichting op het werkingsgebied landelijk gebied.

**Duurzame energie en energie-infrastructuur**

Locatieafweging en ruimtelijke inpassing elektriciteitsstations (NIEUW subparagraaf 6.2.3.3, artikel 6.40a, 6.40b, 640c met toelichting + NIEUW artikel 6.7 en artikel 6.8 in bijlage 11 met toelichting + NIEUW artikel 6.5a in het Delegatiebesluit)

Deze wijziging betreft een nieuw artikel over de ruimtelijke inpassing van elektriciteitsstations. Er komen in de komende jaren in de provincie minimaal 29 nieuwe transformatorstations en nog 45 bestaande moeten worden uitgebreid om o.a. de energietransitie, de woningbouw, de economie en elektrische mobiliteit te faciliteren. Vaak eindigen stations in het landelijk gebied. Het is belangrijk dat die stations goed zijn ingepast in het landschap. Op 11 april 2023 hebben Gedeputeerde Staten de Ruimtelijke handreiking voor elektriciteitsstations vastgesteld. De handreiking is gebaseerd op een ontwerpend onderzoek van bureaus Bright en Urban Synergy. Het onderzoek is uitgevoerd in overleg met de provincie, TenneT en Liander. De resultaten zijn gedeeld met gemeenten. De Ruimtelijke handreiking voor elektriciteitsstations biedt gemeenten handvatten voor een zorgvuldig inpassing van de stations in het landschap, rekening houdend met de lokale kenmerken van de ensembles en structuren uit de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

Vervanging windturbines (toelichting op artikel 6.38)

Deze wijziging betreft een tekstuele correctie van de toelichting op het begrip rotordiameter. Deze beschreef abusievelijk de straal in plaats van de diameter. Dit scheelt een factor 2.

**Natuur**

Verblijfsrecreatie in Natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen (artikel 6.54b NIEUW lid met toelichting)

Deze wijziging betreft het toevoegen van een nieuw lid, waarmee wij verblijfsrecreatie uitsluiten van de meerwaardebepaling in dit artikel over het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De meerwaardebepaling is sinds 2022 aan het artikel toegevoegd (Artikel 6.43 Omgevingsverordening NH2020). Hierdoor zijn ontwikkelingen in het NNN niet geheel onmogelijk als gevolg van het beëindigen van de salderingsmogelijkheid. Het achterliggende idee was dat de provincie met name in recreatiegebieden, op plekken met relatief lage natuurwaarden, de mogelijkheid open wilde houden om nieuwe recreatieve functies toe te voegen. Denk aan vogelkijkhutten, toiletgebouwen en kleinschalige vormen van recreatie. Daar zou een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor het NNN tegenover moeten staan. In het afgelopen jaar is echter gebleken dat de meerwaardebepaling in de praktijk vaak wordt gebruikt voor aanvragen van verblijfsaccommodaties in het NNN.

Ecologisch gezien zijn dit soort ontwikkelingen ongewenst. De Wezenlijke kenmerken en Waarden beschrijven per NNN-gebied en -verbinding de vereiste abiotische en ruimtelijke karakteristieken, zoals rust (beperkte menselijke activiteit), stilte en donkerte. Aantasting van deze ruimtelijke condities heeft op korte of langere termijn significante gevolgen op het voorkomen of vestigen van verstoringsgevoelige doelsoorten. Normaal gezien zijn de ruimtelijke karakteristieken rust, stilte en donkerte geborgd, ook in recreatiegebieden. Overige recreatie stopt grotendeels bij het invallen van de schemering, omdat het betreden van natuur en recreatiegebieden meestal niet is toegestaan tussen zonsondergang en zonsopgang. Een hotel of camping verstoort de rust, stilte en donkerte zowel overdag als 's nachts, en voor een groter gebied dan waar de ontwikkeling plaatsvindt, en is daarom niet wenselijk in het NNN. Daarnaast is in een groot aantal regio's in Noord-Holland een tekort aan recreatieruimte en is er sprake van grote druk op de huidige natuur- en recreatiegebieden. Dit komt door de groei van het aantal inwoners en de toenemende behoefte aan buitenrecreatie. Nieuwe verblijfsaccommodaties leiden tot een ongewenste privatisering van de schaarse openbare (recreatie-)ruimte. Kortom, verblijfsrecreatie in het NNN is zowel vanuit het perspectief van ecologie als het perspectief van recreatie onwenselijk. Met deze aanscherping van de regel voorkomen wij dat de meerwaardebepaling voor dit soort gevallen wordt toegepast en wordt de bepaling meer ingericht naar de oorspronkelijke bedoeling ervan. Voor verblijfsrecreatie als ondergeschikte nevenactiviteit kan wel nog steeds gebruik worden gemaakt van de meerwaardebepaling.

**UNESCO werelderfgoed**

Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (toelichting op subparagraaf 6.2.5.3)

Op 26 juli 2001 heeft het Werelderfgoedcomité van Unesco de Hollandse Waterlinies op de Werelderfgoedlijst geplaatst. De inschrijving is een uitbreiding van de Stelling van Amsterdam met de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Beide verdedigingslinies gaan verder als Werelderfgoed "Hollandse Waterlinies". In het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL) is het besluit van het Werelderfgoedcomité nog niet verwerkt en wordt nog uitgegaan van de Stelling van Amsterdam en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Nu de regels voor werelderfgoederen zijn gebaseerd op het Besluit kwaliteit leefomgeving, wordt ook in de Omgevingsverordening nog uitgegaan van de afzonderlijke werelderfgoederen en hun begrenzing. De uitwerking van de kernkwaliteiten is wel al gebaseerd op de Hollandse Waterlinies. Deze uitwerking is gezamenlijk opgesteld door de vier provincies waarbinnen het werelderfgoed de Hollandse Waterlinies is gelegen, de provincies Noord-Holland, Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant. Zodra het BKL wordt aangepast, nemen wij de nieuwe naam en begrenzing over.

Gebiedsanalyses kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies (artikel 6.61 + NIEUWE bijlage 8b)

Deze wijziging betreft het toevoegen van de vijf gebiedsanalyses van de Hollandse Waterlinies als nieuwe bijlage 8c aan de Omgevingsverordening. De gebiedsanalyses zijn vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 16 mei 2023. De gebiedsanalyse is een uitwerking van de regionale kernkwaliteiten van het UNESCO werelderfgoed als inbreng voor de integrale afweging van toekomstige ontwikkelingen in dit gebied. Enerzijds dient dit ter bescherming van uitzonderlijke universele waarden, anderzijds maakt dit bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen onder bepaalde voorwaarden mogelijk. In het kader van de harmonisatie van het ruimtelijk beleid van de Hollandse Waterlinies is met de provincies Utrecht, Gelderland en Noord-Brabant afgesproken dat de kernkwaliteiten regio-specifiek worden uitgewerkt. De gebiedsanalyses worden als tekst opgenomen in bijlage 8c. Daarnaast wordt een link opgenomen naar de pdf-bestanden.

**Datacenters**

Aanscherping doorwerking en uitvoeringstermijn (artikel 6.32d en bijbehorende toelichting)

Met de gewijzigde Omgevingsverordening NH2020 per 1 januari 2023 is de doorwerking in de gemeentelijke ruimtelijke plannen (omgevingsplannen) van de Datacenterstrategie Noord-Holland 2022-2024 geregeld. Materieel identieke instructieregels zijn ook opgenomen in de Omgevingsverordening NH2022 die gelijktijdig met de Omgevingswet in werking treedt.

Een aantal ontwikkelingen sindsdien geven aanleiding tot een aanscherping van deze doorwerking voor zover het in het omgevingsplan (bestemmingsplan) mogelijke maar niet gerealiseerde datacenters betreft. Deze ontwikkelingen betreffen het door het Rijk genomen voorbereidingsbesluit gericht op hyperscale datacenters, het vooralsnog geen doorgang vinden van het zogenoemde vierde cluster voor datacenters in Flevoland en de toenemende netcongestie in Noord-Holland. Deze ontwikkelingen maken de doorwerking van het in de Datacenterstrategie opgenomen beleid nog urgenter.

Dit geeft aanleiding om de al sinds 1 januari 2023 geldende instructieregels ook te laten gelden voor locaties waarin het al geldende omgevingsplan ruimte biedt voor datacenters, maar waar deze datacenters nog niet zijn gerealiseerd. Deze omgevingsplannen dienen te worden gewijzigd. Indien voor het betreffende omgevingsplan het werkingsgebied ‘datacenterclustering toegestaan’ geldt, dienen ook voor deze onbenutte planologische ruimte de vestigingsvoorwaarden te gaan gelden zoals opgenomen in artikel 6.32b. Indien voor het betreffende omgevingsplan het werkingsgebied ‘datacenterclustering uitgesloten’ geldt, dient deze onbenutte planologische ruimte te worden geschrapt.

Gemeenteraden krijgen een uitvoeringstermijn tot 31 december 2026 om het omgevingsplan aan te passen. Het is goed mogelijk om deze aanpassing met een thematische wijziging van het omgevingsplan te realiseren (vergelijkbaar met een paraplubestemmingsplan onder de Wet ruimtelijke ordening).

De datacenterstrategie is op 31 januari 2022 vastgesteld en sinds 1 januari 2023 verwerkt in de Omgevingsverordening Noord – Holland. Het is daarmee al geruime tijd voorzienbaar dat nog ongebruikte plancapaciteit voor datacenters aan verdere inperking kan worden onderworpen. Gelet op de in de Datacenterstrategie omschreven maatschappelijke belangen die sturing op vestiging van datacenters nodig maken, is deze aanscherping niet onevenredig.

# 3 Lijst met zienswijzen

| ZW | Indiener |
|---|---|
| ZW-0001 | [redacted] |
| ZW-0002 | Gemeente Amsterdam (overheid) |
| ZW-0003 | Recreatie Noord- Holland (organisatie) |
| ZW-0004 | Gemeente Hollands Kroon (overheid) |
| ZW-0005 | Gemeente Waterland (overheid) |
| ZW-0006 | Vervallen |
| ZW-0007 | LTO Noord (bedrijf) |
| ZW-0008 | VOF Stal 's-Gravenweg (organisatie) |
| ZW-0009 | Liander N.V. (organisatie) |
| ZW-0010 | Gemeente Amstelveen (overheid) |
| ZW-0011 | Stichting Behoud Waterland (organisatie) |
| ZW-0012 | Natuur en Milieu Federatie Noord-Holland, Boerderijenstichting Noord-Holland, Erfgoedvereniging Bond Heemschut, Vereniging Oud Edam, werkgroep Purmer Industrievrij, IVN – afdeling Waterland en Wijkraad Breed Edam |
| ZW-0013 | [redacted] |
| ZW-0014 | Mirror Waterhotel B.V. (bedrijf) |

# 4 Beantwoording per zienswijze

| |
|---|
| ZW-0001 |
| [redacted] (particulier) |
| **Zienswijze**<br>Hierbij wenst ondergetekende, mr. H.P.G. Jansen, werkzaam als juridisch adviseur grondzaken, LandRaad Advies te Arnhem, namens zijn cliënten, [redacted] en [redacted], [redacted], een zienswijze in te dienen op de tweede herziening Omgevingsverordening NH2020, alles met betrekking tot hun eigendommen (opstallen en (cultuur)gronden), staande en gelegen aan de [redacted] te [redacted]. Deze zienswijze dient -voor zover nodig gelezen te worden aan aanvulling op eerder ingediende zienswijzen en/of bezwaren rond de begrenzingenplannen NNN, waaronder onze zienswijze d.d. 11 juli 2022, met kenmerk 986331b02/HJ. In vervolg op de eerder ingediende zienswijzen zijn de afgelopen twee jaren inmiddels meerdere gesprekken met diverse vertegenwoordigers van uw provincie gevoerd om te komen tot een passende inpassing van het bestaande bedrijf van cliënten. Hierbij is uitdrukkelijk rekening gehouden met de begrenzingen / zoneringen uit het NNN. Deze gesprekken hebben geleid tot concrete ideeën en afspraken over de toekomst van de locatie, welke zijn vastgelegd in gespreksverslagen, die in uw bezit zijn. Resultaat van deze besprekingen zijn onder meer concrete afspraken over de toekomst van het bedrijf, waarbij reeds, in opdracht van de provincie, gewijzigde (erf) en NNN grenzen zijn uitgezet en kadastraal zijn ingemeten. Ook is er inmiddels contact geweest tussen de gemeente Waterland en de provincie en tussen de gemeente en cliënten om tot de gewenste (en tussen de provincie en cliënten besproken en geaccordeerde) planologische bestemmingswijziging te komen. De gemeente Waterland heeft ons inmiddels laten weten deze plannen positief te willen beoordelen. Het wachten is nu op nadere acties van de provincie, die echter tot op heden helaas, ondanks toezeggingen daartoe, zijn uitgebleven.<br>Het moge duidelijk zijn dat het van behoorlijk bestuur getuigt als de provincie de gezamenlijke gedachten en gemaakte afspraken nu niet (meer) mag en zal willen doorkruisen middels een herziening van de Omgevingsverordering, bijvoorbeeld middels de Aanscherping Meerwaardebepaling NNN. Mocht deze herziening echter wel degelijk een belemmering hiertoe gaan vormen, in welke vorm dan ook, dan maken cliënten hiertegen ernstig bezwaar en verzoeken wij u er voor zorg te dragen deze belemmeringen niet in de herziening op te nemen. Wij gaan er ook van uit dat wij op korte termijn inhoudelijk door de provincie worden geïnformeerd over concrete vervolgstappen om tot een passende invulling van het bedrijf van de [redacted] te komen, zoals eerder met elkaar besproken en vastgelegd..<br>Verder hebben wij moeten constateren dat in het Ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II nog no geen rekening is gehouden met de tussen de provincie en cliënten uitgewisselde ideeën en gemaakte afspraken. Wij willen u daarom hierbij ook verzoeken om in het Ontwerp hiermee passend rekening te houden. Cliënten rekenen er op dat u bij al uw plannen rekening zulten houden met het lopende gebiedsproces, de gemaakte afspraken en wel zodanig dat grond, erf en gebouwen van de locatie Lammes voldoende goed inpasbaar zullen kunnen worden gemaakt, zodat er in de toekomst sprake zal zijn en blijven van een levensvatbaar bedrijf, goed passend binnen het NNN. |
| **Reactie op zienswijze**<br>De mogelijkheden die met uw cliënten in het lopende gebiedsproces zijn besproken, en waarvoor eerst tot een overeenkomst moet worden gekomen, conflicteren niet met de voorgestelde wijziging van de regels voor de meerwaardebepaling. Het deel van het erf waar uw cliënten overnachtingen mogelijk willen maken, ligt buiten het NNN. De regels voor het NNN zijn daar dus niet van toepassing. In de voorliggende beslissing passen wij de grenzen van het NNN niet aan. Voorstellen voor herbegrenzingen van het NNN behandelen wij in de eerste ronde van de wijziging van de werkingsgebieden van de OV NH2022 in 2024. Als het voorstel van uw cliënten daarin wordt meegenomen, informeren wij u daarover in het voorjaar van 2024. |
| |
| ZW-0002 |
| Gemeente Amsterdam (overheid) |

**Zienswijze**
Landelijk Gebied
Allereerst zijn we verheugd dat er meer mogelijkheden komen voor kleinschalige ontwikkelingen (geen woningbouw) bij bestaande stedelijke functies in het Landelijk Gebied door de toevoeging aan artikel 6.14. Dit komt verder tegemoet aan onze eerdere zienswijze waar werd verzocht om meer flexibiliteit. Dank daarvoor. We zouden graag een kleine aanpassing van het artikel zien en missen een aangekondigde wijziging in de regels. Deze worden hieronder toegelicht.

Kleinschalige ontwikkelingen in Landelijk Gebied
Met de introductie van artikel 6.14, lid 3 wordt een mogelijkheid toegevoegd om voor kleinschalige ontwikkelingen (geen woningbouw) bij bestaande stedelijke functies het bebouwd oppervlak beperkt uit te breiden. Deze toevoeging is welkom en hier is eerder ook om verzocht door gemeente Amsterdam, omdat dit de mogelijkheid biedt voor een kwaliteitsslag of vernieuwing van bestaande functies in Landelijk Gebied, zoals scholen of sportvoorzieningen. De redactie van het artikel is echter niet toereikend voor bestaande stedelijke functies die bijna 500 m2 of groter zijn, omdat er wordt gesproken over ‘een toename van het bebouwd oppervlak met 15% tot een maximum van 500 m2’. In de algemene toelichting en toelichting bij het artikel wordt aangegeven dat de 500 m2 gebaseerd is op jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak over het begrip ‘nieuwe stedelijke ontwikkeling’ uit het Besluit ruimtelijke ordening. De grens van 500 m2 is opgenomen om af te bakenen dat het alleen om kleinschalige ontwikkelingen gaat en niet om nieuwe stedelijke ontwikkelingen.
Verzocht wordt de redactie van het artikel daarom te wijzigen naar ‘een toename van het bebouwd oppervlak met 15% en een maximum van 500 m2’
Tweede burgerwoning in Landelijk Gebied
In de toelichting van het ontwerpbesluit wordt aangekondigd dat de artikelen 6.18 lid 2 en 6.19 lid 2 gelijk worden getrokken met andere artikelen voor wat betreft de te slopen oppervlakte bebouwing (1000 m2) voor een tweede burgerwoning in Landelijk Gebied. In het ontwerpbesluit ontbreekt deze wijziging echter. Verzocht wordt om deze wijziging alsnog door te voeren.

Datacenters aanscherpen doorwerking
De ontwerpwijziging voegt de artikelen art. 6.32b en c toe om de doorwerking van de provinciale datacenterstrategie te borgen en aan te scherpen. De gehele gemeente Amsterdam is reeds aangeduid als werkingsgebied ‘datacenterclustering toegestaan’. Binnen dit werkingsgebied gelden vanaf 2024 extra instructieregels voor datacenters van meer dan 2.000 m2 en 5 MVA. Deze regels moeten voor eind 2025 in het gemeentelijk omgevingsplan zijn doorvertaald.

Geen noodzaak aanvullende instructieregels
De gemeente Amsterdam onderschrijft de noodzaak van stedenbouwkundige-, landschappelijke- en duurzaamheidseisen voor datacenters en heeft daaraan via de herijking van het vestigingsbeleid voor datacenters invulling gegeven in lijn met het provinciale datacenterbeleid. Dit beleid vormt ook het kader voor het omgevingsplan. Vanuit dat oogpunt is er geen noodzaak om kwaliteitseisen op te leggen via instructieregels.
Toepassingsbereik artikel
Met de voorgestelde wijziging is de instructieregel ook van toepassing op onbenutte planologische mogelijkheden in het omgevingsplan (geldende bestemmingsplannen). Dit is opvallend, omdat niet wordt aangesloten bij het onderscheid tussen bestaande en nieuwe situaties zoals dat in de omgevingsverordening meestal wordt gehanteerd. Mocht u over willen gaan tot deze regeling, dan wordt verzocht toe te lichten waarom de regeling alleen een uitzondering maakt voor ‘rechtmatig aanwezige datacenters’. Verder ontbreekt een motivering over het effect van de regeling op vergunde maar nog niet gebouwde datacenters, lopende aanvragen en nieuwe initiatieven die voldoen aan het omgevingsplan vanaf 1 januari 2024.
Uitvoerbaarheid
Tot slot maakt de formulering van de instructieregel de uitvoerbaarheid onzeker, vanwege het detailniveau en de korte termijn tot 31 december 2025. Het doorvertalen van de instructieregels op bestaande planologische mogelijkheden, vergt een nieuwe ruimtelijke afweging vanwege het detailniveau van de regels met eisen op het vlak van stedenbouw, multifunctioneel ruimtegebruik, duurzaamheid, energie, etc. Er wordt verzocht de regels

meer op hoofdlijnen te formuleren en een ruimere termijn voor doorvertaling naar het omgevingsplan te geven.

Elektriciteitsstations nieuwe eisen ruimtelijke inpassing
De nieuwe artikelen 6.40a en b introduceren voor hoogspannings- en verdeelstations voor elektriciteit een verplichting tot het onderbouwen van de locatie-afweging, ruimtelijke inpassing en een verplicht advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). Vanwege de groeiende vraag naar capaciteit in het elektriciteitsnet en congestie op het energienet wordt verzocht om een aantal wijzigingen in de artikelen, zodat de voortgang van de uitbreidingsopgave van het energienet niet in het geding komt.

Er ligt een grote opgave om het energienet uit te breiden en versterken. De gemeente Amsterdam werkt samen met de netbeheerders en de gemeenten in de MRA aan de uitbreiding en versterking van het energienet. Hiervoor is in 2022 het Ontwikkelingskader Energievoorziening Amsterdam 2035 vastgesteld door het college van B&W (Ontwikkelingskader EVA 2035 https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/elektriciteitsvoorziening-amsterdam/ontwikkelingskader/ ). De opgave wordt verder uitgewerkt door de Taskforce Congestie Amsterdam (een samenwerking van Gemeente Amsterdam, Alliander, TenneT en Havenbedrijf Amsterdam). Bij de realisatie van onderstations wordt locatiekeuze, ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing meegenomen in de afweging, zowel binnen stedelijke- als buitenstedelijke context.

Toepassingsbereik beperken tot Landelijk Gebied
De artikelen 6.40a en b zijn volgens de toelichting bedoeld voor de ruimtelijke afweging van nieuwe elektriciteitsstations in landelijk gebied. De formulering van het artikel lijkt echter niet in overeenstemming met deze toelichting, omdat de artikelen van toepassing zijn op de hele provincie. Verzocht wordt om de regels te koppelen aan een werkingsgebied zoals ‘Landelijk Gebied’, zodat de afweging in ieder geval binnen bestaand stedelijk gebied is voorbehouden aan gemeenten.
Verduidelijken type elektriciteitsstations
Daarnaast wordt in artikel 6.40a gesproken over hoogspannings- en verdeelstations, maar is alleen voor hoogspanningsstations in bijlage 1 een begripsomschrijving opgenomen en ontbreekt een afbakening en artikelsgewijze toelichting op artikel 6.40a. De artikelen lijken daarmee van toepassing op alle elektriciteitsstations. Verzocht wordt om de reikwijdte te verduidelijken, zodat helder is op welk type elektriciteitsstations de regels van toepassing zijn.
Advies ARO
Tot slot is in artikel 6.40b is de verplichting opgenomen om voor elke bouw, vervanging of verandering advies te vragen van de provinciale Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). Deze regel gaat daarmee verder dan bijvoorbeeld de bestaande regels in artikel 6.70, waarbij er advies kan worden gevraagd aan de ARO over een ontwikkeling in het werkingsgebied ‘Landelijk Gebied’, maar er geen sprake is van een verplichting. Ook is dit in tegenspraak met wat er over advisering door de ARO wordt gezegd in de Ruimtelijke handreiking elektriciteitsstations. In de artikelsgewijze toelichting van de omgevingsverordening wordt niet gemotiveerd wat de noodzaak is van de eisen die gesteld worden in artikel 6.40b, het bestaande artikel 6.70 lijkt al toereikend. Verzocht wordt om het advies van de ARO niet te verplichten conform de Ruimtelijke handreiking.

Verzoek
Graag verzoeken wij u om in uw besluitvorming over de omgevingsverordening onze verzoeken tot wijziging van het ontwerpbesluit te betrekken. We zijn graag bereid om mee te denken.
Wij wensen u succes bij het verwerken van de zienswijzen.

**Reactie op zienswijze**
Kleinschalige ontwikkelingen:
De huidige formulering met beide criteria heeft onze voorkeur. In de ene situatie zal het percentage maatgevend zijn en in een andere situatie is dat het maximum van 500 m2. Wij illustreren dit graag met 2 fictieve voorbeelden. Als er ergens al 499 m2 zou staan, dan mag er niet 1 m2 worden bijgebouwd (want dan bereik je het maximum van 500 m2), maar ca. 75 m2 (15% van 499). Als er ergens al 5000 m2 staat, dan mag er niet 750 m2 worden bijgebouwd (15% van 5000) maar 500 m2.

Tweede burgerwoning:
Dit betreft een omissie. Wij zullen deze wijziging alsnog doorvoeren.

Geen noodzaak aanvullende instructieregels:
De nu voorliggende wijziging van het artikel behelst geen inhoudelijke wijziging, slechts een aanscherping van de uitvoeringstermijn. De instructieregels zelf gelden al vanaf 1 januari 2023 en komen uit het provinciale datacenterbeleid. Het zijn dan ook geen aanvullende regels. In de datacenterstrategie 2022-2024 was reeds opgenomen dat in de Omgevingsverordening zowel de locaties voor vestiging zouden worden gespecificeerd als het verplicht stellen van een stedenbouwkundig en beeldkwaliteitsplan. Dit geldt voor alle locaties in Noord-Holland waar datacenters nog zijn toegestaan, inclusief Amsterdam. Naar aanleiding van de zienswijzen hebben we het artikel aangepast naar bestaande en nieuwe situaties en de verwijzing naar rechtmatige aanwezige datacenters verwijderd. Zoals ook aangegeven in de Toelichting op de wijzigingen in de Tweede herziening Omgevingsverordening Noord – Holland 2022 geven een drietal ontwikkelingen aanleiding om te geloven dat het risico op ontwikkeling van mogelijke maar niet gerealiseerde datacenters groter wordt en dat doorwerking van het in de Datacenterstrategie opgenomen beleid hiermee urgenter wordt. Hierom is nu een uitvoeringstermijn aan de instructieregel verbonden. Naar aanleiding van verschillende zienswijzen wordt de uitvoeringstermijn gewijzigd naar drie jaar zodat er een ruimere termijn voor doorvertaling naar het omgevingsplan wordt gegeven.
Uitvoeringstermijn gewijzigd van 2 naar 3 jaar. Verwijzing naar rechtmatig aanwezige datacenters gewijzigd in bestaande en nieuwe datacenters.

Elektriciteitsstations:
Wij hebben in de toelichting bij artikel 6.40a de tekst aangepast en verduidelijkt over welke elektriciteitsstations het gaat: hoogspanningsstations en stations in het tussenspanningsnet.

Wij hebben ook de definities in de definitiebepalingen gewijzigd en middenspanningsverdeelstations vervangen door ‘stations in het tussenspanningsnet.
De aangepaste definities zijn:
Hoogspanningsstations: elektriciteitsstations vanaf 110 KV en hoger
Stations in het tussenspanningsnet: elektriciteitsverdeelstations van 50 KV naar 20/10kV.

Verder hebben wij het artikelonderdeel uit artikel 6.40a dat ziet op het verplichte ARO advies gekoppeld aan het werkingsgebied landelijk gebied. Om die reden is dit een apart artikel geworden, te weten 6.40c. Hierdoor is het ARO advies alleen verplicht als het over omwikkelingen in het landelijk gebied gaat.

ZW-0003

Recreatie Noord- Holland(organisatie)

**Zienswijze**
1)In de Tweede herziening van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 heeft u het voornemen om aangaande het onderdeel verblijfsrecreatie een wijziging aan te brengen. In artikel 6.54 over de NNN wilt u verblijfsrecreatie uitsluiten van de meerwaardebepaling, omdat “verblijfsrecreatie de rust, stilte en donkerte zowel overdag als ’s nachts verstoort, en voor een groter gebied dan waar de ontwikkeling plaatsvindt, en daardoor niet wenselijk is binnen het Natuurnetwerk.” Aan de hand van deze brief willen wij op uw voornemen een zienswijze indienen en deze nader toelichten. In hoofdlijn denken wij dat passende verblijfsrecreatie op basis van een meerwaarde clausule mogelijk is, zonder de kwaliteit van de natuur aan te tasten en tegelijkertijd mogelijkheden voor noodzakelijke verdienmodellen en beleving van natuur openhoudt.
Deze zienswijze is een gezamenlijke inspanning van Recreatie Noord-Holland als uitvoeringsorganisatie namens vijf recreatieschappen en Recreatieschap Westfriesland.
Recreatie Noord-Holland is zich bewust van de lastige omstandigheden rondom het indienen van zienswijzen door recreatieschappen of – in dit geval - als uitvoeringsorganisatie hiervan, vanwege de positie van de provincie hierin. Echter het onderwerp raakt het belang van de schappen en de inbreng van de provincie hierin (het vergroten van het verdienpotentieel) zodanig, dat het indienen van een zienswijze de enige mogelijkheid is.

Wij zien een zestal argumenten waarmee wij duiden dat het schrappen van verblijfsrecreatie in de NNN te rigide is.
Inleiding recreatieschappen
De recreatieschappen zijn regionale samenwerkingsverbanden (GR'en) die ingericht zijn als recreatiegebied om steden en natuurgebieden te ontlasten en aantrekkelijke recreatiemogelijkheid te bieden aan recreanten uit omliggende gemeenten en de regio. Deze gebieden ontvangen jaarlijks gezamenlijk 15 miljoen bezoeken. De recreatieschappen hebben in hun doelen zoals vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling een brede taak en een doel voor het bewaken van een balans tussen natuur en recreatie. In de recent opgestelde visies en uitvoeringsprogramma's is aangegeven op welke manier dit ingevuld wordt.
Zoneringsafspraken en gezamenlijke visie MRA
De bloot eigenaar van de gronden van Groengebied Amstelland en Spaarnwoude is Staatsbosbeheer. Staatsbosbeheer heeft de opdracht tot beschermen, benutten en beleven van natuurgebieden. In het kader van de erfpachtharmonisatie, zijn vanuit een integraal perspectief zoneringsafspraken gemaakt over gewenste nieuwe functies in de gebieden, naar type gebied. Bijvoorbeeld hotels zijn enkel gewenst in de categorie dynamische ontvangstgebieden. Hier is dus gezamenlijk al nagedacht over passende verblijfsrecreatie.

2) Onze belangrijkste argumenten:
1. Discrepantie met ander beleid Provincie Noord-Holland
De beoogde maatregel is contrair aan de filosofie van het toerisme- en recreatiebeleid.
· Rapport druk- en draagkracht (2022)
Hierin is geconstateerd dat recreatieve opgaven groot zijn en groter worden, de balans tussen natuur en recreatie niet op orde is en de kwaliteit van de gebieden wisselt. Er staan uitspraken om het voorzieningenniveau te verbeteren in gebieden met een lagere bezoekersintensiteit zoals Spaarnwoude en Alkmaardermeer en recreatiezonering en leefstijlen toe te passen om gericht publiek te trekken (wat nu al gebeurt in Spaarnwoude).
· Visie toerisme en recreatie
"De balans van de toeristisch-recreatieve druk en draagkracht van een gebied of samenleving staat centraal. Een optimaal toeristisch-recreatief aanbod is geen doel op zich, maar een middel om te werken aan een provincie waar het prettig en gezond wonen, werken, verblijven en recreëren is. Investeringen in recreatie en toerisme hebben een directe positieve invloed op het welzijn en de welvaart van onze inwoners."
· Provinciale Programma Landelijk Gebied (versie 1 juli '23 verzonden naar Rijk)
"Mits zorgvuldig ecologisch gemotiveerd kunnen we besluiten tot aanpassing van de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland om in de recreatiegebieden passende ontwikkelmogelijkheden te realiseren."
3)
· MRA Ontwikkelkader verblijfsaccommodaties (2019)
Het MRA ontwikkelkader helpt gemeenten om te zorgen dat nieuwe verblijfsaccommodaties een lokale binding hebben en de plek (regio) waar ze gebouwd worden versterken. Zo dragen deze vastgoedontwikkelingen bij aan het toeristisch groter en sterker maken van de MRA en aan de verdere spreiding van toerisme over de regio. Het doel is om te voorkomen dat er door waterbedeffecten1 nog meer drukte ontstaat op plekken waar dat ongewenst is. Daarnaast is het doel om nieuwe ontwikkelingen een bijdrage te laten leveren aan lokale gebiedsontwikkeling, aan de versterking van het toeristische profiel en aan de economie van de gemeente.
Kortom: waar ander beleid oproept tot versterking van het recreatieve aanbod en spreiding van toerisme, worden de ruimtelijke mogelijkheden daarvoor tegelijkertijd ingeperkt.
2. Principe WKW's overboord als destijds overeengekomen voorwaarde begrenzing recreatiegebieden als NNN
De recreatiegebieden van de Recreatieschappen zijn van oorsprong aangelegd met als functie en doel de recreatie. Rond 2013 heeft de provincie besloten deze als NNN te begrenzen. De provincie Noord-Holland is daarmee uniek in Nederland. Met deze begrenzing zijn de (ontwikkelings)mogelijkheden in de gebieden sterk beperkt. Hiervoor is in 2020 bij de eerste versie van de Omgevingsverordening besloten om het WKW principe te hanteren bij de toetsing van nieuwe ontwikkelingen met als doel 'kijken wat er waar wel kan'. Door nu generiek in alle NNN-gebieden verblijfsrecreatie uit te sluiten, hanteert u niet meer het door u bepaalde principe waarmee de recreatieschapen destijds tegemoet zijn gekomen en onder welke voorwaarde zij hebben ingestemd met de begrenzing.

4)
3. Visies recreatieschappen deels niet uitvoerbaar
Zelfstandige, nieuwe verblijfsrecreatie in de NNN is niet meer mogelijk, ook niet als het kleinschalig is. Dit is in strijd met de vastgestelde visies van de recreatieschappen, die ook voor een zienswijze of instemming langs PS geweest zijn en ook met provinciale ambtelijke denkkracht tot stand gekomen zijn. Het beperkt de ontwikkelmogelijkheden in het groen voor huidige en toekomstige ondernemers en de behoefte om de NNN te beleven (artikel 22 Grondwet, welke gaat over ontspanning van lichaam en geest). Voor een aantal concreet lopende projecten, betekent dit een strop. Met mogelijk grote negatieve financiële consequenties als gevolg, die de participanten uit de verschillende gemeenschappelijke regelingen niet kunnen dragen.
4. Kwaliteit van natuur
De terreinen van de recreatieschappen hebben voornamelijk vervangbare natuur met lagere WKW's en dit systeem werkt al sturend op gewenste en ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen. De natuurwaarden in de recreatieterreinen variëren van lager tot hoger, en de intensieve delen – waar verblijfsrecreatie passend is - bevinden zich in de regel daar waar de natuurwaarden lager zijn, m.a.w. de natuur kan hier wel tegen een stootje en is gewend aan menselijke aanwezigheid. Verblijfsrecreatie uitsluiten zorgt er niet voor dat 'rust en stilte' overdag niet verstoord wordt. Er zijn namelijk al veel recreanten aanwezig, die tevens zorgen voor een verkeersaantrekkende werking door het hele gebied. Daarnaast biedt de meerwaardebepaling in dit soort gevallen ook kansen om NNN te begrenzen op percelen met een hogere natuurpotentie.
5)
5. Gebieden in de klem: provincie financiert enkel onderhoud en beheer van de recreatieterreinen en beperkt tegelijkertijd de ontwikkelmogelijkheden in het landelijk gebied (NNN, BPL)
Al enige tijd is sprake van bestuurlijke discussie binnen de besturen van de recreatieschappen om te komen tot uitvoeringsbudget voor de visies en uitvoeringsprogramma's. De houding van de provincie is hierin consequent en ook opnieuw bekrachtigd in het zojuist verschenen coalitieakkoord Verbindend Vooruit 2023-2027. De recent ontvangen zienswijzen op de financiële jaarstukken zijn in lijn daarmee: hierin wordt opgeroepen om de visies en ambities binnen begroting uit te voeren. Dit is alleen mogelijk als beleidsmatig ruimte wordt geboden aan de ontwikkelmogelijkheden in deze gebieden, om zodoende een participantenbijdrageverhoging tegen te kunnen gaan. De gebieden op slot zetten én geen extra budget vrijmaken is tegenstrijdig en een onmogelijke opdracht. Tot slot: bij een aantal schappen is de provincie uitgetreden of heeft hier nooit ingezeten. Hierdoor ontstaan er gaten in de begrotingen en gaan de gemeenten fors meer betalen per inwoner of zij betalen verhoudingsgewijs al fors meer. Het is daarom verwonderlijk dat de provincie fundamentele, inperkende keuzes als deze maakt.
6)
6. Gemiste kans voor stimulans vakantie dichtbij huis en beleving van het NNN
Er is een enorme vraag naar (kwalitatieve) verblijfsrecreatie. In het rapport druk- en draagkracht wordt een groei van 34% van het aantal overnachtingen verwacht, met een verwachte toename van de druk in gebieden die dat eigenlijk niet meer kunnen hebben, zoals de Noordzeekust. Spreiding van de drukte door het bieden van voldoende aantrekkelijke alternatieven is één van de methoden om hier verlichting te bieden. Steeds meer mensen zoeken een unieke en natuurlijke locatie hiervoor. Door dit besluit kan Noord-Holland hier veel minder een (nieuwe) bijdrage aan leveren en wentelt het deze opgave af op de rest van Nederland (en daarbuiten). Dit staat haakt op de opgave om groen voor iedereen te bieden en reis/vliegbewegingen tegen te gaan.
Daarnaast draagt kleinschalige verblijfrecreatie aan de beleving van het NNN. Denk hierbij als voorbeeld aan de (natuur-)kampeerterreinen en eco-lodges. Deze dragen voor een brede doelgroep bij aan het beleven van natuur met positieve effecten op gezondheid en draagvlak voor natuurbeheer.
Ontbreken definitieve ondergeschikte nevenactiviteiten
Wij zijn verheugd dat verblijfsrecreatie als ondergeschikte nevenactiviteit nog steeds mogelijk is. Om discussies te voorkomen – bij het niet overnemen van deze zienswijze – is het advies om op te nemen hoe een ondergeschikte nevenactiviteit bepaald wordt.
7)
Wat wij willen:
Wij begrijpen dat voor het beschermen van kwetsbare natuur het schrappen van verblijfsrecreatie gewenst kan zijn. Maar de provincie zet met deze one size fits all maatregel

alle recreatie- en gebieden op slot, terwijl er door de provincie wordt geconstateerd dat de recreatiedruk toeneemt, de recreatiegebieden moeten bijdragen in het behalen van natuur- en toerismedoelstellingen en de schappen een actueel aanbod moeten leveren passen bij de alle leefstijlen. Passende verblijfsrecreatie draagt bij aan die doelstelling en de opgave om de visies en ambities van de recreatiegebieden binnen de begroting uit te voeren, zoals de provincie stelt in haar zienswijzen.

Wij vragen u:
het onderdeel verblijfsrecreatie in de NNN in de Omgevingsverordening niet te schrappen en het reeds gehanteerde WKW-principe bij beoordeling van initiatieven voort te zetten. Wij roepen daarmee tevens op vertrouwen te hebben in het bewaken van de balans tussen natuur en recreatie, conform de doelen die in de GR, beleid, visies en erfpachtafspraken met Staatsbosbeheer vastgelegd zijn

Nevenverzoek
Om op korte termijn bestuurlijk in overleg te treden over de beschreven lijn in het PPLG om de NNN bij recreatiegebieden aan te passen.

**Reactie op Zienswijze**
Dank voor uw zienswijze.
1. Wij hechten groot belang aan de Noord-Hollandse recreatiegebieden. Ze zijn essentieel voor de ontspanning en recreatie van de bewoners van Noord-Holland. Tegelijkertijd heeft de provincie taak de natuur binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN) te beschermen, in stand te houden en te ontwikkelen. Significante aantasting van het Natuurnetwerk is niet toegestaan. De afwijkingsmogelijkheid van de meerwaardebepaling was bedoeld om kleinschalige ontwikkelingen ten behoeve van dagrecreatie en natuurbeleving ter plaatse van relatief lage natuurwaarden mogelijk te maken. Daarbij hadden we geen hotels of andere nieuwe verblijfsrecreatie voor ogen. Vanuit ecologisch oogpunt zijn dit geen passende functies in het NNN.

In de visies op de recreatiegebieden en de zoneringsafspraken zijn de ontwikkelmogelijkheden voor nieuwe functies geclusterd in de dynamische ontvangstgebieden. Wij staan open voor een gesprek over de grenzen van het NNN in de ontvangstgebieden als een aanpassing ecologisch gemotiveerd kan worden en een kwalitatief hoogwaardiger NNN oplevert. Daarbij de kanttekening dat verblijfsrecreatie wat ons betreft geen noodzakelijke functie is in recreatiegebieden. De recreatiegebieden zijn immers bedoeld voor de recreatieve behoefte van de inwoners van Noord-Holland. De ruimte daarvoor is schaars. In 2050 is in Noord-Holland sprake van een tekort van ruim 5.000 hectare recreatieruimte. Verblijfsrecreatie privatiseert en onttrekt ruimte die bedoeld is voor iedereen, niet alleen voor de betalende toerist.

Wij hebben oog voor de moeilijkheden die de recreatieschappen ervaren bij het beheren en ontwikkelen van de recreatiegebieden. Dat is een wezenlijk probleem waar een oplossing voor moet worden gevonden. Wij blijven hierover in gesprek, maar het ontwikkelen van nieuwe hotels of campings – en daarmee het significant aantasten van het NNN, mag niet de oplossing zijn voor een tekort in de begroting.

Hier is een onderscheid tussen dagrecreatie en verblijfsrecreatie op zijn plaats. De aanpassing van de meerwaardebepaling heeft geen invloed op het versterken en de spreiding van de dagrecreatiemogelijkheden. Uit het rapport Druk- en draagkracht en de Visie toerisme en recreatie 2030 blijkt dat in een groot aantal regio's in Noord-Holland een tekort aan recreatieruimte is, en dat de huidige natuur- en recreatiegebieden onder druk staan. Met het verbeteren van het voorzieningenniveau dat hierin staat genoemd, wordt niet per se gedoeld op het aantrekken van meer toerisme en nieuwe verblijfsaccommodaties. Deze leiden immers tot privatisering en daarmee het onttrekken van openbare (recreatie-)ruimte. Ruimte die in de provincie schaars is, onder druk staat en hard nodig is om te voorzien in de recreatiebehoefte van de inwoners van Noord-Holland.

2. De Wezenlijke Kenmerken en Waarden (WKW's) van de verschillende gebieden blijven gelden. Wij maken een bewuste keuze om, onafhankelijk van de verschillende wezenlijke kenmerken en waarden, geen nieuwe verblijfsrecreatie mogelijk te maken, omdat

verblijfsrecreatie niet strookt met de bedoeling van de meerwaardebepaling. Voorzieningen voor dagrecreatie kunnen nog steeds via de meerwaardebepaling worden gerealiseerd.

3. Wij passen de meerwaardebepaling aan, omdat het ontwikkelen van verblijfsrecreatie binnen het NNN een onvoorziene en ongewenste uitwerking is van de meerwaardebepaling, en om de natuur en de recreatieve ruimte te beschermen. Voor de al lopende procedures, zoals al ingediende aanvragen en al ter inzage gelegde ontwerpbesluiten geldt het algemene overgangsrecht. Ook blijft de mogelijkheid bestaan voor verblijfsrecreatie als ondergeschikte nevenactiviteit.

4. Wij wijzigen de meerwaardebepaling omdat wij merkten dat deze niet voldoende sturend was voor het voorkomen van de aantasting van de rust en stilte die normaliter ook in recreatiegebieden in de nacht aanwezig is. Ook als broodnodig evenwicht tegen de drukte en reuring waar deze gebieden overdag mee te maken hebben.

5. Zie ook het antwoord bij punt 1. Wij hebben oog voor de moeilijkheden die de recreatieschappen ervaren bij het beheren en ontwikkelen van de recreatiegebieden. Het ontwikkelen van nieuwe hotels of campings, en daarmee het significant aantasten van het NNN, mag echter niet de oplossing moeten zijn voor een tekort in de begroting.

6. De vraag naar kwalitatieve verblijfsrecreatie hoort niet te landen in het Natuurnetwerk. Op verschillende plekken in Noord-Holland is nu al een hotelstop omdat het er te druk met bezoekers wordt. Toerisme willen wij alleen stimuleren als het bijdraagt aan de leefomgeving, bijvoorbeeld in kleine kernen. Wij willen daar niet onze recreatiegebieden voor opofferen. De natuur in recreatiegebieden moet naar ons idee zoveel mogelijk te beleven zijn voor alle inwoners van Noord-Holland.

Wij gaan in de regels en/of toelichting verduidelijken wat wij bedoelen met verblijfsrecreatie als hoofdactiviteit, zodat ook duidelijker wordt wanneer van een ondergeschikte nevenactiviteit wordt gesproken.

7. Zie ook de antwoorden op de punten 1 t/m 6. Wij gaan in de regels en/of toelichting verduidelijken wat wij bedoelen met verblijfsrecreatie als hoofdactiviteit, zodat ook duidelijker wordt wanneer van een ondergeschikte nevenactiviteit wordt gesproken. En wij gaan met u in gesprek over de dynamische ontvangstgebieden en de begrenzing NNN.

ZW-0004

Gemeente Hollands Kroon(overheid)

**Zienswijze**
Met deze brief wil gemeente Hollands Kroon graag inhoudelijk reageren op een onderdeel van de wijzigingen in de provinciale omgevingsverordening die momenteel ter inzage zijn

gelegd. Onze zienswijze is afgestemd met de gemeenten in de regio Kop van Noord-Holland. De zienswijze is ambtelijk al besproken met collega's van de provincie, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer. Daarbij is door de provincie ook aangegeven dat het goed is om deze punten ook via de zienswijze naar voren te brengen.

Onze zienswijze heeft betrekking op de aanscherping doorwerking en uitvoeringstermijn (artikel 6.32d en bijbehorende toelichting). Met de gewijzigde Omgevingsverordening NH2020 per 1 januari 2023 is de doorwerking in de gemeentelijke ruimtelijke plannen (omgevingsplannen) van de Datacenterstrategie Noord-Holland 2022-2024 geregeld. Materieel identieke instructieregels zijn ook opgenomen in de Omgevingsverordening NH2022 die gelijktijdig met de Omgevingswet in werking treedt.

De voorgenomen wijziging heeft als doel om de al sinds 1 januari 2023 geldende instructieregels ook te laten gelden voor locaties waarin het al geldende omgevingsplan ruimte biedt voor datacenters, maar waar deze datacenters nog niet zijn gerealiseerd. Deze omgevingsplannen dienen te worden gewijzigd. Indien voor het betreffende omgevingsplan het werkingsgebied 'datacenterclustering toegestaan' geldt, dienen ook voor deze onbenutte planologische ruimte de vestigingsvoorwaarden te gaan gelden zoals opgenomen in artikel 6.32b. Indien voor het betreffende omgevingsplan het werkingsgebied 'datacenterclustering uitgesloten' geldt, dient deze onbenutte planologische ruimte te worden geschrapt. Gemeenteraden krijgen een uitvoeringstermijn tot 31 december 2025 om het omgevingsplan aan te passen.
Deze wijziging heeft mogelijk gevolgen in Hollands Kroon voor het bestemmingsplan Agriport A7, deelgebied B1 en het bestemmingsplan voor het perceel van Google aan de Tussenweg. Deze locaties vallen beide in het werkingsgebied "clustering toegestaan". De gemeente staat positief tegenover de borging en toepassing van de vestigingsvoorwaarden voor datacenters waar momenteel een participatietraject voor plaats vindt.

Wel hebben wij de volgende opmerkingen en bezwaren:
· Wij voorzien problemen bij de uitvoeringstermijn van 31 december 2025 waarin de omgevingsplannen moeten zijn aangepast. Wij hanteren een werkproces en schema voor het actualiseren en aanpassen van omgevingsplannen wat niet aansluit bij deze termijn. Deze planning is niet realistisch en brengt extra kosten en risico's met zich mee.
· Wij missen een analyse van het risico op planschade in verband met de voorzienbaarheid van deze wijzigingen en de mogelijke nadelige gevolgen voor grondeigenaren en initiatiefnemers.
· Hoe gaat de provincie om met de aanvullende kosten die door gemeenten gemaakt moeten worden door deze aanpassingen?

Graag zien wij waar mogelijk de voorgenomen wijzigingen aangepast naar aanleiding van de zienswijze en wij vernemen graag uw reactie.

**Reactie op Zienswijze**
Zoals ook aangegeven in Toelichting op de wijzigingen in de tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 geven een drietal ontwikkelingen aanleiding om te geloven dat het risico op ontwikkeling van mogelijke maar niet gerealiseerde datacenters groter wordt en dat doorwerking van het in de Datacenterstrategie opgenomen beleid hiermee urgenter wordt. Hierom is nu een uitvoeringstermijn aan de instructieregel verbonden. Naar aanleiding van verschillende zienswijzen wordt de uitvoeringstermijn gewijzigd naar drie jaar zodat er een ruimere termijn voor doorvertaling naar het omgevingsplan wordt gegeven. Dit geeft iedere gemeente voldoende tijd om voorzienbaarheid te creëren en hiermee planschade te voorkomen.

ZW-0005

Gemeente Waterland (overheid)

**Zienswijze**
Vanaf 22 juni 2023 ligt het ontwerp van de Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 ter inzage (verder het ontwerpbesluit).
De inhoud van de Omgevingsverordening en het ontwerpbesluit hebben ons doen besluiten onderstaande zienswijzen in te dienen. In deze brief is de volgorde van het ontwerpbesluit aangehouden.

1. Algemeen: wij verzoeken u dit ontwerpbesluit in te trekken
Wij zien in dit ontwerpbesluit dat:
· Een toezegging op onze vorige zienswijze die betrekking had op het splitsen van woningen, niet is nagekomen (zie onderdeel 2);
· De wijziging van twee artikelen ontbreekt, waardoor sprake is van een gebrek (zie onderdeel 3);
· U enerzijds met ons samenwerkt aan het project voor een (kleinschalig) hotel op het Hemmeland en ons anderzijds overvalt met een ontwerpbesluit waaruit -bij ongewijzigde vaststelling- volgt dat realisatie van het hotel op het Hemmeland niet meer mogelijk zal zijn (zie onderdeel 4);
· Tegenstrijdig aan de inhoud van een eerdere brief aan Provinciale Staten (verder PS) in onze gemeentelijke bevoegdheid met betrekking tot 'karakteristieken' wordt getreden (zie onderdeel 5);
· Na ruim drie jaar ineens een nieuw uitgangspunt met betrekking tot de begrenzing van het werkingsgebied Landelijk gebied wordt toegevoegd aan het besluit van 2020 de vaststelling van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (verder OVNH2020, zie onderdeel 6).

Wij zien ook spanning tussen een aantal onderdelen van het ontwerpbesluit en het coalitieakkoord d.d. 6 juli 2023. Volgens het coalitieakkoord:
· Wilt u ruimte bieden aan initiatieven aan de randen van bebouwing, waaronder dorpen en kernen, om in de provincie de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau te versterken.
· Heeft u het voornemen voor een aanvullende bepaling in de Omgevingsverordening t.b.v. lintbebouwing;
· Wilt u de regelingen m.b.t. functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen verbeteren.

Uw College wil vooruit en de in het coalitieakkoord benoemde grote opgaven vragen om doorpakken. Met het voorliggende ontwerpbesluit wordt op bovengenoemde onderdelen niet doorgepakt, integendeel.
Naar onze mening is voortzetting van deze herzieningsprocedure verspilling van tijd en energie. Wij stoppen die tijd en energie liever in een gesprek met u, mede om u input te geven voor bovengenoemde drie onderwerpen.

Wij verzoeken u:
a. Dit ontwerpbesluit in te trekken, zodat de vrijkomende tijd en energie gestoken kan worden in een aangepast en zorgvuldig voorbereid ontwerpbesluit waarin ook uw voornemens zijn verwerkt;
b. Ten minste onze zienswijzen vanaf mei 2020 te betrekken bij de voorbereiding van de eerstvolgende wijziging van de Omgevingsverordening;
c. Ons voortaan in een eerder stadium dan een formeel ontwerpbesluit te betrekken bij de voorbereiding daarvan.

2. Artikel 6.14, kleinschalige ontwikkelingen: toezegging niet nagekomen
Met verwijzing naar het document 'Bijlage 5 Notitie mogelijkheden woningsplitsen Masterplan Wonen' (op 11 april 2022 besproken in de Statencommissie Wonen en Ruimte) hebben wij het in onze zienswijze d.d. 27 september 2022 betreurd dat er in dat voorliggende ontwerpbesluit geen sprake was van splitsingsbeleid en hebben wij (samengevat) gevraagd om splitsing van woningen mogelijk te maken in het werkingsgebied MRA-Landelijk gebied.
Het antwoord op onze zienswijze (ZW-0002) in de Nota van beantwoording (1823026/1915424, p.39) luidde:
"Daarom gaan wij in het kader van het Masterplan Wonen en naar aanleiding van uw eerdere zienswijzen op dit punt op korte termijn een onderzoek starten naar oplossingen die zouden kunnen bijdragen aan het versneld realiseren van betaalbare woningen, waaronder

woningsplitsing. De resultaten van dit onderzoek betrekken wij bij de eerstvolgende herziening van de Omgevingsverordening."

In het kader van transparant samenwerken melden wij u bij deze dat wij plannen voor splitsing van woningen dan ook voorlopig toetsen aan het (provinciale) document 'Bijlage 5 Notitie mogelijkheden woningsplitsen Masterplan Wonen'. Daaruit volgt (p.10) dat woningsplitsing binnen de bestaande bebouwing geen kleinschalige woningbouwontwikkeling is en dat de regels uit de Omgevingsverordening niet van toepassing zijn.

Wij verzoeken u:
· De toezegging na te komen.
3. Wijziging artikelen 6.18 lid 2 en 6.19 lid 2: gebrekkig ontwerpbesluit
In de toelichting op de wijzingen in de tweede herziening lezen wij dat u de 'minimale sloopeis' in de artikelen 6.18 lid 2 en 6.19 lid 2 wil verlagen naar 1000 m2. De wijziging van deze twee artikelen ontbreekt echter in het ter inzage gelegde ontwerpbesluit. Wij stellen als eerste voor om deze wijziging vanwege het gebrek in het ontwerpbesluit niet mee te nemen in de verdere besluitvorming van deze ronde. Mocht dit onderdeel toch verder gaan in de besluitvorming van deze ronde, dan pleiten wij voor een aanpassing van de voorgestelde regeling in artikel 6.18 lid 2 (MRA-Landelijk gebied) door in plaats van de sloopeis van 1000 M2 voor realisatie van 1 extra burgerwoning, een terugbouwpercentage van bijvoorbeeld 15% van het te slopen oppervlakte aan bedrijfsbebouwing, exclusief de bedrijfswoning, voor een klein aantal, bijvoorbeeld een maximum van 4 extra burgerwoningen, op te nemen voor alleen het MRA-Landelijk gebied.
Met een terugbouwpercentage van de hoeveelheid gesloopte bebouwing voor extra woningen met bijvoorbeeld een maximum van 4 extra burgerwoningen, wordt de regeling ook in ons gebied beter uitvoerbaar wat ten goede aan de ruimtelijke kwaliteit van het MRA-Landelijk gebied. Het MRA-Landelijk gebied verschilt van het Landelijk gebied Noord-Holland Noord (verder NHN). De eventueel te transformeren percelen zijn in ons gebied, MRA-Landelijk gebied, over het algemeen minder groot dan percelen in NHN en dat geldt ook voor het oppervlak aan bedrijfsbebouwing.
Ons voorstel houdt in dat u in de regelingen van de artikelen 6.18 en 6.19 een onderscheid maakt tussen het MRA Landelijk gebied en NHN; vergelijk het onderscheid met betrekking tot een kleinschalige woningbouwontwikkeling in artikel 6.18 (niet toegestaan in MRA-Landelijk gebied) en artikel 6.19 (wel toegestaan in NHN).
Vanuit uw wens in het coalitieakkoord met betrekking tot verbetering van de regels voor transformatie van agrarische percelen, stellen wij tevens voor om deze systematiek (terugbouwpercentage, een maximum van bijvoorbeeld 4 extra burgerwoningen en een verschil maken tussen MRA-Landelijk gebied en NHN) ook door te voeren in het artikel met betrekking tot transformatie van agrarische percelen; artikel 6.15.
Hierbij stellen wij tevens voor om lid 7 van artikel 6.15 (het vereveningsfonds) in ieder geval in ons gebied niet meer van toepassing te laten zijn. De eis voor een vereveningsfonds is voor ons -gebied- niet doelmatig en niet proportioneel. Door het laten vervallen van de eis voor een vereveningsfonds vanaf de vierde extra burgerwoning, wordt de transformatieregeling in ons gebied uitvoerbaar, meer faciliterend en vermindert de bureaucratische regel- en lastendruk.
Dit voorstel sluit aan bij belangrijke punten van het coalitieakkoord waaronder; verbetering van de regelingen voor transformatie, functiewijziging van agrarische bouwpercelen en (samengevat) meer ruimte voor het bouwen van woningen voor iedereen.

Wij verzoeken u:
a. De wijziging van de artikelen 6.18 lid 2 en 6.19 lid 2 vanwege het gebrek in het ontwerpbesluit niet mee te nemen in de verdere besluitvorming.
b. Mocht u bovenstaand verzoek (a) niet honoreren, dan verzoeken wij u;
I. De 'sloopeis' van ten minste 1.000 m2 in artikel 6.19 lid 2 voor het werkingsgebied MRA-Landelijk gebied om te zetten in een terugbouwpercentage van 15% voor (bijvoorbeeld) een maximum van 4 extra burgerwoningen, gerelateerd aan het onderdeel 6.19 lid 2 onder d;
II. Deze systematiek ook door te voeren in het artikel met betrekking tot transformatie van agrarische percelen (artikel 6.15); en
III. De eis voor een vereveningsfonds (artikel 6.15 lid 7) ten minste voor ons gebied te laten vervallen.

4. Wijziging artikel 6.54 (activiteiten in NNN): enerzijds samenwerken, anderzijds overval
Aan artikel 6.54 wordt een regel toegevoegd die verblijfsrecreatie (onder meer een hotel) in het werkingsgebied NNN niet meer mogelijk maakt. Wij voelen ons overvallen met dit ontwerpbesluit.
Al jaren werken wij met u samen aan de realisatie van een project voor een (kleinschalig) hotel op het recreatiegebied Hemmeland. De projectlocatie ligt in het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen (verder het NNN).
Met verwijzing naar het verslag van uw Commissie Ruimte, Wonen en Water d.d. 22 juni 2015 (vanaf nr. 585, p.11) bent u in ieder geval vanaf november 2014 ook bestuurlijk op de hoogte van dat project.'* Wij werken in dit project samen met u en de initiatiefnemer aan de voorbereiding van een ruimtelijk plan. Zo is in november 2022 het plan beoordeeld door de 'Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit' (ARK) en wachten we sinds februari 2023 op uw beoordeling van de stukken die betrekking hebben op natuurcompensatie. Zeer recent, op 27 juni 2023, is het plan besproken in de 'Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) waarna het plan op 29 juni 2023 nogmaals op ambtelijk niveau is doorgenomen en besproken. Wij voelen ons, zeker gelet op zowel de recente overleggen en contacten met de provincie over dit project, als de jarenlange positieve grondhouding van de provincie t.a.v. dit project op het Hemmeland, overvallen door het voorliggende ontwerpbesluit. Wij vragen ons af waarom wij tijdens de laatste twee overleggen (27 en 29 juni) niet zijn gewezen op het -nota bene al ter inzage liggende- ontwerpbesluit, wat uw bedoeling is en wat u in praktijk verstaat onder samenwerken.
Wij begrijpen uw beweegredenen voor het willen toevoegen van de regel m.b.t. verblijfsrecreatie in het werkingsgebied NNN, maar wij kunnen niet anders dan constateren dat hier ten minste sprake is van een onzorgvuldige voorbereiding van dit deel van het ontwerpbesluit.

Wij verzoeken u:
· In artikel 6.54 ten minste een uitzonderingsregel op te nemen voor een (kleinschalig) hotel op het Hemmeland.
5. Artikel 6.70, de ruimtelijke kwaliteitseis en de stolpenwaarderingskaart: gemeentelijke bevoegdheid Aan artikel 6.70 wordt (samengevat) toegevoegd dat de stolpenwaarderingskaart door gemeenten betrokken moet worden bij de inpassing van een nieuwe ontwikkeling met betrekking tot een stolpboerderij.

In de toelichting van het ontwerpbesluit staat: “Gemeenten dienen deze waarderingskaart te betrekken bij hun keuze om te bepalen of er sprake is van een karakteristiek.....De term karakteristiek staat voor het beginsel dat alle stolpen en hun bijgebouwen..... ..behoudenswaardig zijn".

Naar onze mening worden de objecten op de stolpenkaart met dit ontwerpbesluit in beginsel aangewezen tot -behoudenswaardige- 'karakteristiek'.
Met verwijzing naar uw brieft aan PS (25 januari 2023, kenmerk 1327641/1959458,) treedt u met dit deel van het ontwerpbesluit in onze bevoegdheid.

In de brief aan PS d.d. 25 januari 2023, staat:
· de waarderingskaart is een inspiratiedocument voor gemeenten;
· met de kaart wordt tegemoet gekomen aan wensen van gemeenten om het provinciale belang van het stolpenbestand niet door bindende regelgeving te behartigen;
· het aan de gemeenten is om te bepalen of sprake is van een karakteristieke boerderij;
· niet in de bevoegdheid van gemeenten te treden (pagina 3).

Het toevoegen van de voorgestelde nieuwe en bindende regel aan de verordening is in tegenspraak met deze brief aan PS want:
· de waarderingskaart wordt nu meer dan een inspiratiekaart;
· de waarderingskaart wordt omgezet naar / maakt deel uit van bindende provinciale regelgeving;
· de waarderingskaart bepaalt of en wanneer sprake is van een karakteristieke boerderij;
· u treedt in de bevoegdheid van gemeenten.
Voor bescherming van het culturele erfgoed worden gemeenten en provincies geacht gebruik te maken van de regelgeving die daarvoor bedoeld is. Zowel gemeente als provincie hebben eigen bevoegdheden. Een onroerend goed (zaak, object of terrein, of een deel

daarvan) kan slechts één status hebben. Een provinciaal monument kan bijvoorbeeld niet óók als gemeentelijk- of rijksmonument of gemeentelijke karakteristiek (in onze gemeente 'beeldbepalend') geregistreerd staan.

Als sprake is van een noodzakelijke bescherming vanuit provinciale belangen, dan is de provincie bevoegd om stolpen of (stolpen)structuren, en via de zorgvuldige procedure die daarvoor geldt, aan te wijzen tot provinciaal monument of een beschermde provinciale structuur. De bescherming daarvan volgt dan vanzelf via de regels van de Omgevingsverordening (paragraaf 6.2.7). De gemeente is bevoegd om objecten waaronder stolpen aan te wijzen tot 'karakteristiek' (in Waterland 'beeldbepalend'). Bescherming van 'karakteristieken', waaronder een verbod op het slopen zonder vergunning, volgt uit de regels van de geldende verordening (in Waterland is dat de Verordening op de Fysieke Leefomgeving) of het omgevingsplan.

De gemeente Waterland behoort tot de top dertig van de grote monumentengemeenten in Nederland, met 320 rijksmonumenten, 60 gemeentelijke monumenten, 5 provinciale monumenten en 3 archeologische rijksmonumenten. Naast beschermde monumenten heeft Waterland 39 waardevolle panden en zijn nog eens 401 beeldbepalende panden aangewezen. Ook kent de gemeente Waterland 4 beschermde stads- en dorpsgezichten.^ Wij hebben hart voor het erfgoed en waarderen het inspirerende doel van de stolpenkaart.

Met dit ontwerpbesluit ontstaat naar onze mening echter onduidelijkheid en rechtsonzekerheid daar waar het gaat om de status van de objecten op de stolpenwaarderingskaart, de status van de stolpenwaarderingskaart zelf en de verplichtingen of eisen die gelden voor eigenaren van de objecten op de waarderingskaart. Om die reden zetten wij ook een vraagteken bij de voorbereiding van dit deel van het ontwerpbesluit. Wij hebben deelgenomen aan een bijeenkomst op 3 november 2022. Daarbij is aangegeven dat er nog een tweede bijeenkomst zou volgen. Er hebben ons geen berichten bereikt over een tweede bijeenkomst of een bericht dat dit ontwerpbesluit werd voorbereid. Wij vragen ons dan ook af in hoeverre de eigenaren van de objecten op de kaart betrokken zijn bij de voorbereiding van dit ontwerpbesluit.
Wij verzoeken u:
· De voorgestelde wijziging van artikel 6.70 niet vast te stellen.

6. Werkingsgebied landelijk gebied: een nieuw uitgangspunt toevoegen aan het besluit van 2020?
In het ontwerpbesluit wordt voorgesteld de algemene toelichting op het werkingsgebied 'Landelijk gebied' te wijzigen. Wij zien dat ineens na ruim drie jaar een nieuw uitgangspunt wordt toegevoegd: "Ten eerste vallen gebieden die een agrarische bestemming hebben onder het landelijk gebied". Dit uitgangspunt hebben wij niet terug kunnen vinden in de stukken m.b.t. de vaststelling van de OVNH2020.
In deze plotselinge toevoeging zien wij een relatie met de gang van zaken rond onze zienswijze (verzenddatum 23 maart 2023, onderwerp: wijziging van werkingsgebieden van de Omgevingsverordening ronde 2023-1, zaaknr. 1985079). In die zienswijze hebben wij u verzocht de begrenzing van het werkingsgebied Landelijk gebied bij een perceel aan de Drs. J. van Disweg in Broek in Waterland dat nog een agrarische bestemming heeft, weer terug te leggen naar daar waar deze van 2003 tot de OVNH 2020 lag; aan de noordzijde van de Drs. J. van Disweg.
Wij hebben u in die zienswijze van 23 maart 2023 uitgenodigd om vóór de besluitvorming samen met ons de locatie te bezoeken en ons vóór de besluitvorming te laten weten of u gebruik maakt van deze uitnodiging. Wij hebben daar geen reactie op gehad. Naar aanleiding van door u aan PS doorgestuurde stukken, is op 13 juni 2023 door onze medewerkers contact met uw organisatie gezocht en is gewezen op de uitnodiging. Er was op ambtelijk niveau bereidheid om de locatie alsnog te bezoeken. Dat bezoek was niet vóór besluitvorming mogelijk, maar pas op 11 juli. Op 4 juli is het besluit op onze zienswijze (afwijzend) genomen.
In de afwijzing (ZW-0004) staat onder meer:
· "Wij komen niet tegemoet aan uw verzoek om de begrenzing aan te passen. Bij het begrenzen van het werkingsgebied Landelijk gebied wordt een aantal criteria toegepast. Eén van deze criteria is dat gronden met een agrarische bestemming als Landelijk gebied worden aangemerkt. Omdat deze locatie een agrarische bestemming heeft, is sprake van Landelijk

gebied....leidt tot aantasting van de openheid van de polder Binnenweeren waar het perceel en de naast gelegen percelen landelijkschappelijk onderdeel van uitmaken."
De locatie is afgelopen 11 juli ambtelijk bezocht. Tijdens dat bezoek is zowel de begrenzing van de werkingsgebieden Landelijk gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap besproken als de motivering van het afwijzende besluit op onze zienswijze d.d. 23 maart 2023. Tevens is gesproken over de periode rond de vaststelling van de 0\/NH2020 en het enorme aantal zienswijzen dat in die tijd (februari / mei 2020) op de begrenzing van de werkingsgebieden is ingediend.
Wij hebben uit dat overleg opgemaakt dat er overeenstemming was t.a.v. de -gebrekkige- motivering van de afwijzing van ons verzoek in onze zienswijze d.d. 23 maart 2023, zeker waar het gaat om het zicht op de in de afwijzing genoemde polder. In de buurt is weliswaar sprake van een polder (Noordmeer), maar daar heeft het perceel geen onlosmakelijke verbinding mee of zicht op. Wij merken bij deze nog op dat er-ook in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie- geen sprake is van een polder Binnenweeren.

Tevens hebben wij uit dat overleg opgemaakt dat de grens in 2020 naar alle waarschijnlijkheid niet zou zijn verlegd als het deel van uw organisatie dat in 2020 aan de begrenzingen werkte, de informatie over onder meer de projecten in dit gebied en het feitelijke gebruik van het perceel had betrokken bij de begrenzing. Voor de projecten in dit gebied waren de bestemmingsplannen zelfs al ruim voor het ontwerp van de OVNH2020 onherroepelijk. Hier zien wij overeenkomsten met de gang van zaken rond het project in het werkingsgebied NNN (zie onderdeel 4 van deze zienswijze).

Nu zien wij dat drie jaar na het besluit op de OVNH2020 ineens een nieuw uitgangspunt wordt toegevoegd aan de uitgangspunten die in 2020 gehanteerd zijn bij de begrenzing van het werkingsgebied Landelijk gebied, namelijk: Ten eerste vallen gebieden die een agrarische bestemming hebben onder het landelijk gebied. Met deze tekst is geen enkele nadere afweging/overweging/uitzondering mogelijk. Dit bevreemdt ons omdat in tegenstelling tot de uitgangspunten die in 2020 zijn vastgesteld, bij het voorgestelde nieuwe en zelfs "Ten eerste" uitgangspunt geen enkele uitleg -toelichting op, motivering van de werkwijze en eventuele uitzonderingen- is opgenomen.

Bij de vaststelling van de OVNH2020 in oktober 2022 was de nu voorgestelde tekst in ieder geval geen uitgangspunt. Dat blijkt uit zowel paragraaf 1.7 van de Nota van beantwoording Omgevingsverordening NH2020, als uit de algemene toelichting van de op 22 oktober 2020 door PS vastgestelde OVNH2020.
De volledige tekst in de door PS vastgestelde toelichting op de OVNH2020 m.b.t. de begrenzing van het werkingsgebied Landelijk gebied en de uitgangspunten (p. 107) is:
· Ten eerste zijn de CBS-gegevens voor bevoikingskernen gebruikt. De stedelijke hoofd- of basiskernen (>500 inwoners) maken geen onderdeel uit van het werkingsgebied landelijk gebied. Aanvullend hierop zijn ook een aantal kleinere kernen met minder dan 500 inwoners door hun vorm en uiterlijk tot de basiskernen gerekend.
Ook de aan de kernen grenzende stedelijke bestemmingsvlakken die ten dienste staan van de kern (zoals sportvelden en bedrijventerreinen) beschouwen wij niet als landelijk gebied. Uitzondering hierop vormen stedelijke bestemmingsvlakken grenzend aan de kern die eerder al onder één van de voormalige regimes bufferzones (voormalige Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV)), aardkundig monument (voormalige Provinciale Milieuverordening (PMV)) of weidevogelleefgebied (PRV) vielen. Ook kan een uitzondering worden gemaakt op stedelijke bestemmingsvlakken grenzend aan de kern, met een overwegend groen karakter, die gezien de ligging en kwaliteiten deel uitmaken van Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Kleine kernen (<500 inwoners),linten en onderdelen van landelijke villawijken maken deel uit van het landelijk gebied. Dit werkingsgebied landelijk gebied vormt de basis voor een aantal andere werkingsgebieden in het landelijk gebied: o Natuurnetwerk Nederland NNN o Bijzonder provinciaal landschap BPL o Agrarische bedrijven o Glastuinbouwconcentratiegebied o Zaadveredelingsconcentratiegebieden o Tuinbouwconcentratiegebied
Los van de gang van zaken rond onze zienswijze van 23 maart 2023 vinden wij het onjuist om een uitgangspunt toe te voegen dat in 2020 geen uitgangspunt was, laat staan om het nieuwe uitgangspunt ook nog eens als "Ten eerste" toe te voegen. Natuurlijk is het mogelijk om grenzen van werkingsgebieden later, en zelfs drie jaar na vaststelling, nog eens te heroverwegen. Dat moet dan echter zorgvuldig worden voorbereid en als zodanig

herkenbaar zijn, ook in de tijdlijn. Wij vinden de voorgestelde toevoeging op deze wijze en in deze vorm dan ook ongewenst.

Wij verzoeken u:
a. Het zinsdeel 'Ten eerste vallen gebieden die een agrarische bestemming hebben onder het landelijk gebied' niet toe te voegen aan de algemene toelichting onderdeel 'Werkingsgebied Landelijk gebied'.
b. De beslissing op onze zienswijze d.d. 23 maart 2023, te herroepen en de grens van de werkingsgebieden op de in de zienswijze genoemde locatie terug te leggen naar daar waar de grens lag vóór de vaststelling van de OVNH2020 (22 oktober 2022).

**Reactie op Zienswijze**
Dank voor uw zienswijze.
1.Verzoek A: Wij zien geen aanleiding om dit ontwerpbesluit in te trekken. De Omgevingsverordening wordt herzien door middel van een cyclisch proces. Elk jaar draaien wij een wijzigingsronde, waarin ook de voornemens uit het coalitieakkoord een plek kunnen krijgen. Verzoek B. Uw zienswijzen zijn afgehandeld in voorgaande procedures en worden dus niet meegenomen in toekomstige wijzigingsronden. Verzoek C. Voor de herziening van de Omgevingsverordening wordt per inhoudelijke wijziging bepaald of gemeenten in het voortraject worden betrokken. U wordt dus in een eerder stadium dan de formele terinzagelegging betrokken indien dit relevant is voor specifieke wijzigingen. Voor het totaalpakket aan wijzigingen kunt u de stukken enige tijd voor het begin van de formele terinzagelegging op onze website vinden via de agenda van de Statencommissie waarin het punt wordt besproken. Hierover houden wij u via onze nieuwsbrief op de hoogte.

2. In het Masterplan Wonen 2.0 is aangegeven dat wij het provinciaal beleid ten aanzien van woningsplitsing in het Landelijk Gebied bepalen en daar vervolgens eenduidige regels over stellen in de Omgevingsverordening. Wij nemen woningsplitsing mee in samenhang met de uit te werken onderwerpen ‘meer ruimte voor woningen’, ‘functiewijziging (agrarische) bouwpercelen’ en ‘linten’ zoals benoemd in het Coalitieakkoord 2023-2027 ‘Verbindend vooruit’.

3. Wij zullen het ontwerpbesluit aanpassen conform de toelichting en de 'sloopeis' bij herontwikkeling van stedelijke functies gelijktrekken met die voor agrarische functies. De overige suggesties zijn te vergaand om bij deze herziening te betrekken en nemen wij nu voor kennisgeving aan.

4. Wij betreuren het dat u zich overvallen voelt door de voorgestelde wijziging van de Meerwaardebepaling voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Op 30 mei hebben GS de tweede herziening OV NH2022 in ontwerp vastgesteld. Dat conceptbesluit is 21 juni 2023 gepubliceerd in het provinciaal blad 2023, 6939. Door een omissie in de interne afstemming was uw ambtelijke gesprekspartner op 27 en 29 juni 2023 daar niet van op de hoogte. U nam half juli kennis van het ontwerpbesluit, binnen de termijn van de ter inzagelegging, die van 22 juni tot 2 augustus 2023 liep. Dat u tijdens de overleggen niet bent geïnformeerd is vervelend, maar geen reden om een uitzonderingsregel op te nemen voor het project op Hemmeland.

Wij zijn met u ambtelijk in gesprek over de wens van de gemeente Waterland om een hotel op het Hemmeland te realiseren. Voor al lopende procedures, zoals al ingediende aanvragen om omgevingsvergunningen met afwijking van het bestemmingsplan en al ter inzage gelegde ontwerp-bestemmingsplannen, geldt het overgangsrecht. Dat betekent dat u, als een aanvraag om omgevingsvergunning voor 9 januari 2024 wordt aangevraagd of voor 9 januari 2024 een ontwerp-bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, het project nog onder de oude regels valt en voor verblijfsrecreatie de meerwaardebepaling nog kan worden toegepast. Deze mogelijkheid hebben wij ondertussen ook met u besproken.

5. Het toevoegen van de voorgestelde regel is niet in tegenspraak met de brief hierover aan PS. De waarderingskaart wordt niet omgezet naar bindende regelgeving. De waarderingskaart is bedoeld als hulpmiddel voor gemeenten om te bepalen of er sprake is van een karakteristieke boerderij bij voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en de daarbij behorende gunstige ontwikkelingsmogelijkheden bij functieverandering. De gemeenten

dienen de waarderingskaart te betrekken maar hoeven hieraan geen bijzondere of verzwaarde status te verbinden. Het blijft de gemeente die -na het betrekken van de waarderingskaart bij het opstellen van het omgevingsplan- bepaalt of er sprake is van een karakteristieke boerderij met de daarbij behorende juridische doorwerking. Met de term 'karakteristiek' geven wij aan alle stolpboerderijen en hun bijgebouwen (gebouwd tot 1966) in beginsel behoudenswaardig te vinden omdat daarmee het provinciaal belang van de historische stolpboerderij als identiteitsbepaler van het Noord-Hollandse landschap is gediend. Wij treden daarmee niet in de bevoegdheden van de gemeente.

6. Verzoek A: U geeft aan dat wij een nieuw criterium hebben toegevoegd voor het werkingsgebied Landelijk Gebied. Dat is niet juist. Wij hebben de criteria voor het aanwijzen van het werkingsgebied Landelijk gebied alleen verduidelijkt in de toelichting. Gronden met een agrarische bestemming en gronden waarop de beschermingsregimes NNN en BPL van toepassing zijn, waren al onderdeel van het Landelijk gebied geweest. Dat het werkingsgebied Landelijk gebied de basis vormt voor een aantal andere werkingsgebieden, zoals agrarische bedrijven, NNN en BPL was ook reeds opgenomen in de algemene toelichting op de OV NH2020 (Bijlage 10). Omdat wij constateerden dat die opmerking in de toelichting op het werkingsgebied Landelijk gebied van de OV NH2022 ontbrak, hebben wij deze toegevoegd.
Verzoek B: wij hebben tijdens het bezoek op de locatie Van Disweg aangegeven dat wij niet voornemens zijn de begrenzing van het BPL aan te passen. Wij hebben uitgelegd hoe de begrenzing van BPL tot stand is gekomen is, hoe we de ontstane situatie beoordelen en dat we niet kunnen afwijken van dat advies, omdat iedere niet geaccordeerde bouwlocatie dan legaal zou worden. In deze situatie willen we het middenstuk met zicht op de kerk en het dorp vrijhouden.

ZW-0007

LTO Noord (bedrijf)

**Zienswijze**
1) LTO Noord heeft met speciale belangstelling kennisgenomen van de ontwerp ‘Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022’ zoals deze tot en met woensdag 2 augustus 2023 ter inzage is gelegd door de provincie Noord-Holland. Dit ontwerp geeft LTO Noord, als belangenbehartiger van de agrarische sector en onze leden in het bijzonder, mede namens onze LTO Noord-afdeling Groot Waterland aanleiding om een zienswijze kenbaar te maken aan de provincie.
In onderstaande tekst lichten wij graag toe op welke punten en gronden wij onze zienswijze richten.
Wanneer de provincie Noord-Holland haar gronden wil inrichten als natuur moet er een oplossing komen voor nevenactiviteiten - oftewel multifunctionele landbouw - van agrarisch ondernemers om de continuïteit van hun bedrijfsvoering niet in gevaar te laten komen
De huidige omgevingsverordening van de provincie Noord-Holland biedt met de meerwaardebepaling ruimte voor recreatieve functies binnen het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Deze bepaling houdt in dat het, in delen van het NNN-gebied waar de natuurwaarden laag zijn, toegestaan is om nieuwe functies toe te voegen. Hierbij is het een voorwaarde dat deze functies een meerwaarde hebben voor het gebied. Voorbeelden daarvan zijn vogelkijkhutten, toiletgebouwen en andere kleinschalige vormen van recreatie.
Om het landelijk gebied leefbaar te houden is een verplichte meerwaarde een overdreven toepassing van het voorzorgsprincipe. Het is wat LTO Noord betreft afdoende om aan te tonen dat de (wijziging van) activiteiten geen significant negatief effect op de natuurwaarden hebben.
In dit ontwerp van de ‘Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022’ wordt de meerwaardebepaling zelfs substantieel aangescherpt. Dit omdat de uitzondering van de meerwaarde-bepaling in de bestaande vorm ook geldt voor verblijfsaccommodaties zoals hotels en campings, waarvan dit stuk suggereert dat die de rust, stilte en donkerte in natuurgebieden verstoren.
De consequenties van deze aanscherping zijn dat nieuwe verblijfsaccommodaties niet meer worden toegestaan terwijl bestaande verblijfsaccommodaties nog wel mogelijk zijn, maar dan alleen nog onder strenge voorwaarden beperkt mogen worden gewijzigd. Bovendien is verblijfsrecreatie verder gedefinieerd als een bedrijfsactiviteit die enkel of in hoofdzaak is gericht op het tegen een vergoeding verstrekken van (nacht-)verblijfsmogelijkheden. Dit betekent dat alleen nog verblijfsrecreatie als ondergeschikte nevenactiviteit gebruik kan

maken van de meerwaardebepaling. Voor het ontwikkelen van verblijfsrecreatie als hoofdactiviteit is toepassing van de meerwaardebepaling niet meer mogelijk.
LTO Noord stelt dat het onrechtvaardig is voor agrarisch ondernemers om de meerwaardebepaling op deze wijze verder aan te scherpen. Het wordt de ondernemers zo nog moeilijker gemaakt om nevenactiviteiten op te zetten of verder te ontwikkelen. Het kan niet zo zijn dat na een eerdere aanwijzing de mogelijkheden voor nevenactiviteiten op of rond het boerenerf zo maar ontnomen worden. Agrarisch ondernemers zijn bij het maken van toekomstplannen vooral gebaat bij kansen en duidelijkheid en daar is hier natuurlijk allerminst sprake van. LTO Noord pleit er daarom voor dat er bij de inrichting van grond als natuur te allen tijde ook een oplossing moet komen voor de nevenactiviteiten van agrarisch ondernemers. Zij mogen hier niet zomaar de dupe van worden.
2) Veranderende situatie
Het is goed denkbaar dat er een situatie kan ontstaan waarin agrarisch ondernemers als gevolg van de ontwikkeling van nieuwe natuur hun agrarische activiteiten door veranderend provinciaal beleid noodgedwongen moeten stoppen. Als deze ondernemers dan naast hun agrarische activiteiten ook nog nevenactiviteiten hebben worden deze nevenactiviteiten plots gepromoveerd tot hoofdactiviteit.
Deze veranderde situatie zal in de ontwerp 'Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022' als gevolg hebben dat de toepassing van de meerwaardebepaling niet meer mogelijk is wanneer de nevenactiviteit verblijfsrecreatie betreft. Er kan dan immers alleen nog verblijfsrecreatie als ondergeschikte nevenactiviteit plaatsvinden op basis van de meerwaardebepaling.
Mag in dit realistische scenario de agrarisch ondernemer, door het gedwongen beëindigen van zijn agrarische bedrijfsvoering, ineens ook geen nevenactiviteiten meer blijven uitvoeren op zijn erf?
Gevolgen voor NNN-realisatie
Het verbieden van de mogelijkheid om nieuwe verblijfsaccommodaties te exploiteren en het bemoeilijken van het wijzigen van bestaande verblijfsaccommodaties, maakt het de ondernemers onmogelijk om hun bedrijfsvoering door te ontwikkelen. Dit gaat de provincie bij de verwerving van NNN-gronden flink voor de voeten lopen. Een agrarisch ondernemer in het NNN-gebied, die de ambitie heeft de tweede tak te ontwikkelen en de gronden aan de provincie over te dragen, wordt op deze wijze toekomstperspectief ontnomen. Het gevolg zal zijn dat de ondernemer zijn agrarische bedrijfsvoering continueert en niet genegen zal zijn om mee te werken aan bestemmingswijziging van zijn gronden.
3) De oplossing voor deze impasse is het in stand houden van de mogelijkheid van meerwaardebepaling voor verblijfsrecreatie en beter nog om toestemming voor activiteiten aan het ontbreken van significant negatieve effecten te koppelen.

Slot
Resumerend zijn wij van mening dat de provincie Noord-Holland trots moet zijn op de kracht van de agrarische sector en heel zuinig moet zijn op haar ondernemersmentaliteit. Natuurlijk komen er ontwikkelingen op de sector af. Maar het is de uitdaging om daar met elkaar uit te komen en dus vooral mét de boeren. Agrarisch ondernemers voelen zich in het ontwerp van de 'Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022' buitenspel gezet en dat moet de provincie rechtzetten. Ga alsnog met hen in gesprek en neem hun kennis en ervaring mee in een aanpassing.

Wij willen u vragen het huidige stuk, zonder aanpassingen, niet verder te gebruiken binnen het provinciaal beleid. De huidige uitwerking zal voor nog meer onrust zorgen dan er nu al in de sector is.
Tot zo ver onze opmerkingen.
Wij zijn graag bereid onze reactie mondeling toe te lichten.

**Reactie op Zienswijze**
Dank voor uw zienswijze.
1. Net als LTO Noord-Holland vinden wij de mogelijkheden voor agrariërs om naast hun bedrijfsvoering nevenactiviteiten te ontplooien belangrijk. Met deze wijziging blijven die mogelijkheden, onder bepaalde voorwaarden, ook bestaan. Alleen verblijfsrecreatie als hoofdactiviteit wordt als gevolg van deze wijziging uitgesloten van de meerwaardebepaling. Voor het overige blijven de mogelijkheden voor ondergeschikte nevenactiviteiten onder de meerwaardebepaling ongewijzigd. Wij gaan dat in de regels en/of in de toelichting verduidelijken.

De meerwaardebepaling zelf is vorig jaar toegevoegd aan de Omgevingsverordening en staat bij deze wijziging niet ter discussie. U stelt dat het voldoende zou moeten zijn om te bewijzen dat er geen aantasting plaatsvindt. Dat klopt. Als een (wijziging van) een activiteit niet leidt tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, van de samenhang tussen de gebieden en het oppervlak van het NNN niet afneemt, is de (wijziging van) de activiteit toegestaan en hoeft er inderdaad niet te worden voldaan aan de meerwaardebepaling.

2. U vraagt zich af of de nieuwe regel tot problemen leidt in het geval dat bij een agrarische bedrijfsbeëindiging een nevenactiviteit een hoofdactiviteit wordt. Als de nevenactiviteit, bijvoorbeeld een camping, al eerder is aangevraagd en heeft voldaan aan de meerwaardebepaling, ligt de grond van de camping niet meer binnen het NNN en gelden de regels voor het NNN niet meer. Het is dan vanuit het NNN gezien dus geen probleem als de camping vervolgens een hoofdactiviteit wordt.

Voor een B&B of camping op delen van het perceel die buiten het NNN liggen, zoals een bebouwd deel, gelden de regels voor het NNN niet. Het maakt vanuit het NNN gezien dan niet uit als de B&B later een hoofdactiviteit wordt.

Als bij bedrijfsbeëindiging nog geen verblijfsrecreatie was toegestaan als ondergeschikte nevenactiviteit, is het na de voorgestelde wijziging inderdaad niet toegestaan om verblijfsrecreatie als hoofdactiviteit binnen het NNN te ontplooien. Het zou vanuit het beschermen van de natuurwaarden in het NNN ook niet kloppen om de agrarische activiteiten binnen het NNN te staken als vervolgens de natuurwaarden mogen worden aangetast door een andere nieuwe hoofdactiviteit.

3. Wij zijn trots op de agrarische sector in Noord-Holland en blijven graag in gesprek. Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij met elkaar gesproken en afgesproken de regel en/of de toelichting te verduidelijken. Zodat helderder wordt dat wij met de wijziging van de meerwaardebepaling voor het NNN de ontplooiing van ondergeschikte nevenactiviteiten voor agrariërs niet beperken.

ZW-0008

VOF Stal 's-Gravenweg (organisatie)

**Zienswijze**
Hierbij willen wij -als ondernemer en grondeigenaar in het NNN- onze zienswijze op het ontwerp ‘Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022’ kenbaar maken.
Ten eerste sluiten wij ons geheel aan bij de door LTO ingediende zienswijze op voornoemd ontwerp.
Daarnaast willen we hieraan toevoegen en nogmaals de provincie erop attenderen dat de meeste agrarische/recreatieve ondernemers in het NNN niet genegen zijn om tot een bestemmingswijziging over te gaan. Toekomstperspectieven en transitiemogelijkheden werden al niet zeker gesteld door de provincie en met het voorliggende ontwerp wordt dit nog meer onmogelijk gemaakt.
Veel ondernemers in de binnenduinrand hebben het huidige verdienmodel nodig om een cultuurhistorisch erfgoed te onderhouden en te behouden. Het ontwerp ontneemt die mogelijkheid volledig en ondernemers worden afhankelijk van onzekere subsidiemogelijkheden. De provincie moet inzien dat dit geen basis vormt voor het komen tot oplossingen en afspraken met deze ondernemers.
Als deze ondernemers dan samen met haar gemeente alternatieve NNN gronden aandraagt en de provincie legt deze oplossing zonder gedegen onderbouwing naast zich neer (‘ongeschikt als NNN’), dan is het naïef van deze provincie om te verwachten dat de ondernemers nog vertrouwen hebben in de overheid. We benadrukken dat het onrechtvaardig en onacceptabel zal zijn als de provincie deze alternatieve gronden alsnog gaat gebruiken voor compensatie van andere gebieden.
We adviseren het ontwerp Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022’ niet te gebruiken binnen het provinciaal beleid. Een toekomstperspectief voor de ondernemers in het NNN wordt hiermee ontnomen, dus het is geen realistisch scenario dat

deze ondernemers hieraan gaan meewerken. Hiermee zal de provincie geen stap verder komen.

**Reactie op Zienswijze**
Dank voor uw zienswijze. Omdat u verwijst naar de zienswijze van LTO-Noord, zie ook het antwoord op deze zienswijze (hierboven). Naast de wijziging van de meerwaardebepaling bevat deze herziening van de Omgevingsverordening geen andere aanpassingen van de grenzen of de regels voor het NNN. In het gebiedsproces blijven wij met de indieners in gesprek over de onderwerpen die zij naast de wijziging van de meerwaardebepaling in de zienswijze benoemen.

ZW-0009

Liander N.V. (organisatie)

**Zienswijze**
Namens Liander Infra N.V. maken wij onze zienswijze kenbaar op het ontwerp van de Tweede Herziening Omgevingsverordening NH 2022 van de provincie Noord-Holland. Het ontwerp ligt vanaf 22 juni 2023 zes weken ter inzage. Hieronder wordt onze zienswijze nader toegelicht. Wij zijn te allen tijde bereid om onze zienswijze mondeling toe te lichten.

Bij NIEUW Artikel 6.32a
Het toepassingsbereik wordt door u gekaderd naar datacenters met een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektriciteitsaansluiting van meer dan 5 MVA.
- We stellen hierbij voor, in lijn met onze zienswijze op de Eerste herziening van de Omgevingsverordening NH 2020 d.d. 27 september 2022, het toepassingsbereik bij te stellen naar een bruto vloeroppervlak van meer dan 2.000 m2 en een elektriciteitsaansluiting van meer dan 2 MVA. Hiermee komen alle datacenters in beeld die een directe aansluiting op een transformatorstation hebben.
Bij NIEUW Artikel 6.40a
Liander gaat als regionaal netbeheerder in Noord-Holland komende jaren, ten gevolg van de energietransitie, vele elektriciteitsstations en -verbindingen realiseren of aanpassen, op alle voorkomende spanningsniveaus. U spreekt in het ontwerp Tweede Herziening Omgevingsverordening over ‘hoogspannings- en verdeelstations’. Met ‘verdeelstations’ kunnen in principe ook niet-hoogspanningsstations worden bedoeld.
- Om te voorkomen dat met ‘verdeelstations’ onbedoeld transformatorstations in het middenspanning- en laagspanningsnet in bereik komen, stelt Liander voor om expliciet te spreken van ‘hoogspanningsstations’ of ‘hoogspanningsverdeelstations’.

Bij NIEUW Artikel 6.40b lid 1
U bent voornemens een nieuw artikel 6.40b op te nemen in de Omgevingsverordening 2022, waarin voorwaarden voor opname in een omgevingsplan voor het bouwen, vervangen of veranderen van elektriciteitsstations zijn opgenomen. Deze voorwaarden luiden: “een zorgvuldige locatieafweging voor de elektriciteitsstations wordt gemaakt; de elektriciteitsstations zorgvuldig ruimtelijk worden ingepast; aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies wordt gevraagd over de locatieafweging en de ruimtelijke inpassing van de elektriciteitsstations”. We hebben hier enkele zwaarwegende bedenkingen bij.

We begrijpen volledig dat zorgvuldige ruimtelijke inpassing van belang is voor provincie NoordHolland, Noord-Hollandse gemeenten en haar inwoners. U heeft dat in de Ruimtelijke Handreiking Elektriciteitsstations verwoord door richtlijnen op te nemen die het belang van een goede ruimtelijke inpassing benadrukken. Duidelijke richtlijnen helpen ons als netbeheerder ook. Zowel in het soepel doorlopen van ruimtelijke processen als in het bereiken van een ruimtelijk resultaat waarin betrokken partijen zich voldoende kunnen vinden.

We zien in de wijze waarop de voorwaarden nu zijn verwoord echter risico’s ten aanzien van de snelheid van de ruimtelijke processen. Deze snelheid is juist van belang om Noord-Holland weer te kunnen voorzien van een toekomstbestendige elektriciteitsinfrastructuur. Door gekozen woorden als ‘zorgvuldige locatieafweging’ en ‘zorgvuldige ruimtelijke inpassing’ ontstaat ruimte voor interpretatie die met grote waarschijnlijkheid leidt tot verschillende beelden bij betrokkenen en uiteindelijk tot juridische procedures. Deze zijn

zonder meer vertragend.
Daarnaast vereist het ontwerp Tweede Herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 dat de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling om advies gevraagd wordt over de locatieafweging en de ruimtelijke inpassing van elektriciteitsstations.
Dit terwijl juist in de toelichting wordt verwezen naar de Ruimtelijke Handreiking. Uit de toelichting kan worden afgeleid dat deze Handreiking voldoende handvatten geeft aan gemeenten om hier binnen eigen kaders en bevoegdheden keuzes te maken over de locaties en ruimtelijke inpassing van elektriciteitsstations. Door deze adviesvraag op te nemen in de verordening ontstaat een onduidelijke situatie ten aanzien van welke adviescommissie bevoegd is te adviseren en welk advies doorslaggevend is voor de besluitvorming door bevoegd gezag.

-We verzoeken u helder en eensluidend te omschrijven wanneer de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkelingen om advies gevraagd kan worden en/of moet worden en hoe dit advies gewogen dient te worden.
- We verzoeken u de genoemde voorwaarden in zijn geheel te schrappen in de definitieve versie van de Tweede Herziening Omgevingsverordening, omdat onzes inziens ruim voldoende aandacht wordt besteed aan locatie-afweging en ruimtelijke inpassing van elektriciteitsstations middels de intensieve en constructieve samenwerking met gemeenten, provincie en netbeheerders in de Taskforce Infrastructuur Noord-Holland en Taskforce Congestie Amsterdam. Daarnaast borgt de opname van een stappenplan in de Ruimtelijke Handreiking Elektriciteitsstations reeds de procesgang van locatiekeuze en inpassing.
- Is dit voor u niet mogelijk dan verzoeken we u te volstaan met verwijzing naar de Ruimtelijke Handreiking Elektriciteitsstations en de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie in plaats van de termen ‘zorgvuldige locatieafweging’ en ‘zorgvuldige ruimtelijke inpassing’ te introduceren. Zoals u weet is het vinden van geschikte locaties doorgaans een grote uitdaging, waarbij vele belanghebbenden hun afwegingen kunnen maken. Door duidelijke verwijzing en door koppeling aan een verantwoordelijke partij wordt onduidelijkheid (en dus vertraging) voorkomen.
Bij NIEUW Artikel 6.40b lid 2
In de Ontwerp tweede herziening Omgevingsverordening is opgenomen dat in het Delegatiebesluit Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels kunnen stellen over de locatieafweging en de zorgvuldige ruimtelijke inpassing als bedoeld in het eerste lid. Het delegatiebesluit zal vanaf 1 januari 2024 gaan gelden.
- We verzoeken u volledigheidshalve toe te voegen dat het wenselijk is in verband met het inwerking treden van de Omgevingswet de bevoegdheid tot het vaststellen van delen van de Omgevingsverordening NH2022 te delegeren aan Gedeputeerde staten met het oog op het vereenvoudigen en versnellen van wijziging van deze verordening. Dit voorkomt het mogelijke beeld dat Gedeputeerde Staten onbedoeld met andere doeleinden handelen vanuit het Delegatiebesluit.
- Daarnaast is voor ons inhoudelijk onvoldoende duidelijk wat de directe impact is van het delegatiebesluit op het nieuwe artikel in de ontwerp tweede herziening omgevingsverordening 2022 (artikel 6.40b). En daarmee wat de bedoeling is van de opname van verwijzing naar het delegatiebesluit onder artikel 6.2.3.3.. Wij zouden dit graag toegelicht krijgen.

**Reactie op Zienswijze**
Dank voor uw zienswijze. Wij hanteren in de Omgevingsverordening de definitie voor datacenters uit de door Provinciale Staten vastgestelde datacenterstrategie 2022-2024. Hierbij is destijds aangesloten bij de definitie die door de gemeente Amsterdam wordt gehanteerd.

Artikel 6.40a is niet alleen bedoeld voor hoogspanningsstations, maar ook voor stations in het tussenspanningsnet, dus van 50kV naar 20/10kV. Om te voorkomen dat stations in het middenspanning- en laagspanningsnet meegenomen worden hebben wij in de toelichting bij artikel 6.40a de tekst aangepast en verduidelijkt over welke elektriciteitsstations het gaat: hoogspanningsstations en stations in het tussenspanningsnet.

Wij hebben ook de definities in de definitiebepalingen gewijzigd en middenspanningsverdeelstations vervangen door ‘stations in het tussenspanningsnet'. De aangepaste definities zijn:

| |
|---|
| Hoogspanningsstations: elektriciteitsstations vanaf 110 KV en hoger<br>Stations in het tussenspanningsnet: elektriciteitsverdeelstations van 50 KV naar 20/10kV.<br>Wij hebben het artikelonderdeel uit artikel 6.40a dat ziet op het verplichte ARO advies gekoppeld aan het werkingsgebied landelijk gebied. Om die reden is dit een apart artikel geworden, te weten 6.40c. Hierdoor is het ARO advies alleen verplicht als het over omwikkelingen in het landelijk gebied gaat.<br><br>Voor de voorwaarden ‘zorgvuldige locatie-afweging’ en ‘zorgvuldige ruimtelijke inpassing’ wordt in de toelichting verwezen naar de Leidraad voor Landschaap en Cultuurhistorie en naar de Ruimtelijk handreiking elektriciteitsstations.<br><br>Voor elk onderdeel van de Omgevingsverordening geldt dat in het Delegatiebesluit is opgenomen waarover Gedeputeerde Staten regels kunnen stellen. Voor elektriciteitsstations zijn nadere regels gesteld in artikel 6.2b van bijlage 11. Als Gedeputeerde Staten in de toekomst extra regels willen stellen over de locatieafweging en de zorgvuldige ruimtelijke inpassing van elektriciteitsstations kan in de motivering van deze regels worden opgenomen dat (indien van toepassing) dit gebeurt met het oog op het vereenvoudigen en versnellen. |
| |
| ZW-0010 |
| Gemeente Amstelveen (overheid) |
| **Zienswijze**<br>Vanaf 22 juni jl. hebben Gedeputeerde Staten het 'Ontwerp tweede herziening Omgevingsverordening NH2022' ter inzage gelegd. Met deze brief maakt het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amstelveen gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.<br>De zienswijze heeft betrekking op de wijziging van de Omgevingsverordening NH2022 voor zover deze toeziet op de toe te voegen artikelen met betrekking tot de Elektriciteitsstations (subparagraaf 6.2.3.3 en artikelen 6.40a en 6.40b).<br>De toelichting van deze artikelen en de bijlage 11 impliceert dat er regels worden gesteld aan elektriciteitsstations binnen het werkingsgebied 'Landelijk Gebied'. Dit valt op te maken uit de van toepassing verklaring van de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie en de rol die wordt toebedeeld aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling. Dit instrument en deze commissie zijn immers aan de orde bij ontwikkelingen in het werkingsgebied 'Landelijk Gebied' (zie paragraaf 6.2.6 en de toelichting van Afdeling 9 van Bijlage 11).<br>Het toe te voegen artikel 6.40a (toepassingsbereik) stelt dat subparagraaf 6.2.3.3 gaat over de bouw, vervanging of verandering van hoogspannings- en verdeelstations. Artikel 6.40b stelt regels over de locatieafweging en ruimtelijke inpassing. Ons inziens ontbreekt de expliciete regel dat subparagraaf 6.2.3.3. enkel van toepassing is op hoogspannings- en verdeelstations binnen het werkingsgebied 'Landelijk Gebied'. Wij verzoek u dit in de instructieregels te verduidelijken.<br>Tot slot is het vanwege het gebruiken van een nieuwe categorie waarvoor regels worden gesteld aan te bevelen hiervoor een begrip in Bijlage 1 op te nemen. Het duiden van wat onder een hoogspannings- en verdeelstations wordt verstaan zoals dat nu enkel in de toelichting op de Regels Gedeputeerde Staten gebeurd lijkt ons niet afdoende.<br>Graag ontvangen wij een ontvangstbevestiging en uw reactie op onze zienswijze. |
| **Reactie op Zienswijze**<br>Dank voor uw zienswijze. Wij hebben in de toelichting bij artikel 6.40a de tekst aangepast en verduidelijkt over welke elektriciteitsstations het gaat: hoogspanningsstations en stations in het tussenspanningsnet.<br><br>Wij hebben ook de definities in de definitiebepalingen gewijzigd en middenspanningsverdeelstations vervangen door ‘stations in het tussenspanningsnet’. De aangepaste definities zijn:<br>Hoogspanningsstations: elektriciteitsstations vanaf 110 KV en hoger<br>Stations in het tussenspanningsnet: elektriciteitsverdeelstations van 50 KV naar 20/10kV.<br><br>Verder hebben wij het artikelonderdeel uit artikel 6.40a dat ziet op het verplichte ARO advies gekoppeld aan het werkingsgebied landelijk gebied. Om die reden is dit een apart artikel geworden, te weten 6.40c. Hierdoor is het ARO advies alleen verplicht als het over omwikkelingen in het landelijk gebied gaat. |

| |
|---|
| ZW-0011 |
| Stichting Behoud Waterland (organisatie) |
| **Zienswijze**<br>Wij, de Stichting Behoud Waterland, hebben kennisgenomen van bovengenoemd ontwerp (Ontwerp) en hebben ten aanzien daarvan de volgende opmerkingen.<br><br>Artikel 6.14 kleinschalige ontwikkelingen<br>In het nieuwe lid 3 wordt voorgesteld eenmalig extra bebouwing mogelijk te maken in het landelijk gebied waarmee het bebouwd oppervlak mag toenemen met 15% van het bestaande bebouwd oppervlak tot een maximum van 500 m2 op een locatie waar al sprake is van een stedelijke functie.<br><br>Opmerkingen SBW:<br>De tekst en toelichting zijn niet helemaal duidelijk. Ze roepen een aantal vragen op:<br>- Kan in theorie het hoofdgebouw met maximaal 500 m2 worden uitgebreid en kan daarenboven op grond van lid 2 het bebouwd oppervlak toenemen met max 150 m2?<br>- Moet voor vaststelling van het maximum van lid 2 rekening worden gehouden met bestaande bijbehorende bouwwerken? Dus als de oppervlakte van bestaande bijbehorende bouwwerken 50 m2 bedraagt, mag er dan maximaal 100 m2 aan bijbehorende bouwwerken extra worden gebouwd?<br>- Waarmee wordt rekening gehouden bij vaststelling van het bebouwd oppervlak: gaat het om bestaande bebouwing en bouwwerken, wordt ook rekening gehouden met vergunde bouwwerken die niet zijn gerealiseerd?<br>- Een omgevingsplan kan eenmalig voorzien in een toename tot max 500 m2. Kan een geheel nieuw omgevingsplan opnieuw voorzien in deze toename?<br>Suggestie SBW<br>- Pas ter voorkoming van discussies artikel 6.14 en/of de toelichting op dit artikel zodanig aan dat bovengenoemde vragen worden verduidelijkt.<br><br>Artikelen 6.18 lid 2 en 6.19 lid 2 tweede burgerwoning<br>In de toelichting wordt voorgesteld het vereiste aantal vierkante meters met 500 te verlagen tot 1000 m2. In het Ontwerp is daarvoor echter abusievelijk geen wijziging opgenomen. De SBW heeft geen bezwaar tegen deze verlaging.<br><br>Artikel 6.70 nieuw lid 3 stolpboerderijen<br>Voorgesteld wordt gemeenten te verplichten de waarderingskaart voor stolpen te betrekken bij inpassing van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Dit document krijgt géén ‘verzwaarde status’.<br><br>Opmerking SBW<br>- Wij begrijpen uit de toelichting dat de waardenkaart als inspiratiebron kan worden gebruikt. Maar gemeenten zijn vrij er in de belangenafweging de stolpennota er alleen maar bij te ‘betrekken’. Betrekken betekent dat het aspect ‘geen bijzondere of verzwarende aandacht heeft in de belangenafweging’, zoals valt te lezen op pagina 35 van het voorstel.’ Dat is zo zacht als boter. Stolpen zijn echter unieke bakens in ons Noord-Hollandse cultuurlandschap. Daarmee mag niet vrijblijvend worden omgegaan in een tijd waarin ons cultuurlandschap in bijna een generatie op de schop wordt gegooid, zoals hieronder wordt toegelicht.<br>Suggestie SBW<br>- Verzwaar de status van de waardenkaart tot ‘rekening houden met’.<br><br>Verankering kernkwaliteiten in bestemmingsplannen/omgevingsplannen<br>De wezenlijke kenmerken en waarden en kernkwaliteiten van NNN- en BPL- gebieden moeten beter geborgd worden in bestemmingsplannen/omgevingsplannen.<br><br>Opmerkingen SBW<br>- De druk op onze schaarse en veelal versnipperde groene ruimte is enorm. Er zijn enorm veel plannen die het landelijk gebied dreigen aan te tasten. We noemen de ambitie om de ‘meest duurzame en innovatieve datacenter hub van Europa’ te worden. Dat vergt niet alleen |

investeringen in enorme en lelijke faciliteiten in ons landschap, maar dat vergt ook aanzienlijke investeringen in bovengrondse elektriciteitsleidingen, transformatiestations en veel extra windmolens (los van de aanspraak op onze waterhuishouding). Daarnaast gaat de schaalvergroting van agrarische bedrijven vooralsnog door en komen er steeds meer grote, goedkope loodsen. De gemeente Edam-Volendam is de lobby gestart voor de aanleg van een industrieterrein binnen haar gemeentegrenzen in de agrarische Purmer en wil de Lange Weeren volbouwen met woningen, een veenweidegebied tussen de N247 en Volendam. Zo zijn er nog veel meer bouwplannen.
- Het landelijk gebied moet adequaat beschermd worden tegen de vele bouwplannen en andere activiteiten. Zorg er op zijn minst voor dat de waarden en (kern)kwaliteiten van de Werelderfgoederen, Bijzondere Provinciale Landschappen en het Natuurnetwerk Nederland niet verder worden aangetast. Deze gebieden moeten worden gekoesterd voor het behoud van een goed vestigingsklimaat, herstel van de biodiversiteit en de natuur en bovenal voor het behoud en verbeteren van een goede leefomgeving. Zonder een betere bescherming en doorwerking van provinciale regels in ruimtelijke plannen van gemeenten zal ons cultuurlandschap steeds minder onderscheidend worden en dus verdwijnen mede gelet op bovengenoemde ontwikkelingen en zullen de natuurwaarden verder achteruitgaan.
Een voorbeeld daarvan is de habitat voor weidevogels, een kernkwaliteit van het Bijzonder Provinciaal Landschap Waterland. De POV schrijft voor dat een ruimtelijk plan regels moet bevatten ter bescherming van deze kernkwaliteit. Daaraan wordt door de provincie geen verdere sturing gegeven. Gemeentelijke ruimtelijke plannen bevatten dan ook niet of nauwelijks regels die zorgen voor een adequate bescherming. Landbouwactiviteiten kunnen bijvoorbeeld het gehele jaar worden uitgevoerd.

Suggestie SBW
- Geef opdracht een werkgroep te vormen om regels uit te werken die moeten worden opgenomen en/of doorwerken in gemeentelijke ruimtelijke plannen, die ervoor zorgen dat de wezenlijke kenmerken en waarden en kernkwaliteiten van beschermde landschappen in deze ruimtelijke plannen worden beschermd en handhaving mogelijk is. De doorwerking van deze regels moet in de POV 2022 worden geregeld (net zoals voor datacenters).
- Betrek mensen en organisaties uit het veld in die werkgroep. De SBW stelt zich beschikbaar mee te denken.

Bijlagen 8 a-c uitwerking kernkwaliteiten erfgoederen
In bijlage 8a worden de kernkwaliteiten van de werelderfgoederen De Beemster, De Stelling van Amsterdam en van de Nieuwe Hollandse Waterlinies in hoofdlijnen opgesomd, dezelfde als in onze nationale regelgeving. De uitwerking van de kernkwaliteiten van De Beemster staat in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (Leidraad). De uitwerking van de kernkwaliteiten van de twee andere werelderfgoederen is opgenomen in bijlage 8c.

Opmerkingen SBW
- Op grond van artikel 2.13.4 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is de provincie NH verplicht de kernkwaliteiten uit te werken en te objectiveren. Een vergelijkbare instructieregel is opgenomen in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving met het oog op het behoud van het werelderfgoed. De kernkwaliteiten worden enigszins uitgewerkt in de Leidraad en in de nieuwe bijlage 8c maar deze uitwerking is niet concreet genoeg. De uitwerking is van groot belang voor het borgen van de kernkwaliteiten. Immers, ruimtelijke plannen moeten daaraan kunnen worden getoetst. In het geval de uitwerking onvoldoende concreet is dan wordt de beschrijving verschillend geïnterpreteerd. Dat betekent dat de toetsing van een plan daaraan per definitie subjectief is. Beoordelingen zullen dientengevolge verschillen. Dat kan niet de bedoeling zijn.
- De Beemster:
Geschrapt is de verwijzing, zoals nu het geval is in bijlage 7 van de geldende POV 2020, naar de uitwerking van de kernkwaliteiten door de siteholder (de gemeente Beemster, na de fusie de gemeente Purmerend). De uitwerking van de kernkwaliteiten wordt in bijlage 8a van POV 2022 beperkt tot die in de Leidraad. Echter genoemde uitwerking door de siteholder is niet volledig opgenomen in de Leidraad. Daarnaast is de juridische doorwerking van de Leidraad beperkt. De Leidraad is niet bedoeld als document met normstellende voorschriften. Er kan van de richtinggevende normen worden afgeweken als dat ‘voldoende’ wordt gemotiveerd . De motivering van de afwijking zal echter voor deskundigen geen enkel probleem zijn gelet op de, in deze Leidraad opgenomen ruime ‘ambities en ontwikkelprincipes’.

Vanwege bovengenoemde beperkte opname van de uitwerking in de Leidraad en de beperkte juridische doorwerking van de Leidraad worden de kernkwaliteiten van de Beemster onvoldoende beschermd in POV 2022.

In dit verband merken we op dat de gemeente Purmerend de beschermende regels in ruimtelijke plannen voor de Beemster probeert te versoepelen om ondernemers meer ruimte te geven voor ontwikkelingen, hetgeen te koste gaat van de bescherming van unieke waarden. De Raad van State (RvS) heeft onze bezwaren gegrond bevonden en heeft de gemeente opgedragen 'een eenduidige planregeling, gericht op de instandhouding of versterking van de kernkwaliteiten van werelderfgoed Droogmakerij de Beemster en die uitsluitend voorziet in nieuwe activiteiten die deze kernkwaliteiten niet aantasten.'

- De Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinies:
De kernkwaliteiten zijn uitgewerkt in bijlage 8c. Deze uitwerking is veel beter dan die voor De Beemster in de Leidraad. Daarin staat expliciet dat de uitgangspunten in hoofdstuk 6 van deze bijlage 'leidend en bindend bij eventuele ontwikkelingen' zijn.

Wij vinden echter dat de uitwerking van de twee kernkwaliteiten 'grote openheid'/'relatief grote openheid' en 'groen en overwegend rustig karakter'/'groene en relatief stille ring rond Amsterdam' nog op enkele punten kan worden verduidelijkt, zoals:
· Op p. 52 staat bijvoorbeeld onder 6.3 voor schaalniveau 2: 'Op dit schaalniveau is het van belang bestaande landschappelijke kwaliteiten te behouden en te versterken, en daarbij de herkenbaarheid van de Stelling als verstilde lijn in dat landschap te vergroten'. Als uitgangspunt wordt genoemd dat het verschil moet worden behouden tussen de relatieve openheid aan de onveilige kant en het meer dynamische en bebouwde gebied binnen de hoofdweerstandslijn. Als bijvoorbeeld aan de binnenzijde veel meer activiteiten komen, mogen dan de activiteiten aan de onveilige kant ook toenemen? Wanneer is sprake van aantasting van het stille/rustige karakter?
· Op p. 53 staat: 'Eventuele nieuwe ontwikkelingen passen in functie, maat en schaal bij het karakter van het landschap. Bij open veenweidelandschap passen ontwikkelingen die laag blijven, natuurlijk en waterrijk. Eventuele nieuwe "verdichtende" ontwikkelingen passen beter aan de veilige zijde van de hoofdweerstandslijn.' Wordt een uitbreiding van bestaande activiteiten aangemerkt als een nieuwe ontwikkeling?
· Op p. 53 staat verder onder uitgangspunten: 'zet in op de beleefbaarheid van het verschil tussen de onveilige zijde en de veilige zijde'. Dit wordt aangevuld met het behoud van de grote openheid. Niet het verschil is cruciaal maar de voorstelbaarheid van de enorme inundatievelden. De voorstelbaarheid wordt wel als uitgangspunt genoemd voor ontwikkelingen in De Beemster op p.54.

Suggesties SBW
- Werk de kernkwaliteiten voor De Beemster concreter uit in een afzonderlijke bijlage zoals is gedaan voor Stelling van Amsterdam/de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Daarin moeten o.a. de openheid worden uitgewerkt en de in het document 'Beemster erven is WereldERFgoed, Ruimtelijk kwaliteitskader voor het Beemsterf' dd. 24 december 2010 opgesomde negen kernkwaliteiten voor het Beemstererf worden opgenomen. Een concretere uitwerking is cruciaal voor de bescherming van de kernkwaliteiten, om een meer objectieve toetsing van plannen mogelijk te maken.
- Verbeter op enkele punten de uitwerking voor de tweede en derde kernkwaliteit van de Stelling van Amsterdam/de Nieuwe Hollands Waterlinie. De SBW denkt graag mee.

**Reactie op Zienswijze**
Dank voor uw zienswijze.

Artikel 6.14 kleinschalige ontwikkelingen:
Inderdaad kan van beide opties gebruik worden gemaakt.
Verder is het juist dat het totaal van 150 m2 inclusief bestaande bijbehorende bouwwerken is.
Het bebouwd oppervlak betreft het oppervlak dat bebouwd mag worden, dus inclusief planologische ruimte. De extra ruimte is als eenmalig bedoeld, dus niet als cumulatief bij elke wijziging van het omgevingsplan.

| |
|---|
| Artikelen 6.18 lid 2 en 6.19 lid 2 tweede burgerwoning:<br>Wij zullen de omissie in de wijziging van artikel 6.18 en 6.19 corrigeren.<br><br>Artikel 6.70 nieuw lid 3 stolpboerderijen:<br>In het kader van de waarderingskaart als inspiratiedocumenten willen wij liever met gemeenten samenwerken dan hen te instrueren. De instructie "betrekken bij" past ons inziens het best bij de waarderingskaart als inspiratiedocument. De waarderingskaart is niet vrijblijvend, want men dient wel kennis te nemen van de door ons geselecteerde waarden. De belangenafweging gaat vervolgens op eigen gezag van de gemeenten.<br><br>Verankering kernkwaliteiten in bestemmingsplannen/omgevingsplannen:<br>Wij danken u voor uw suggestie en aanbod. Voor het NNN zijn dit soort regels al opgenomen. In de Omgevingsverordening is vastgelegd dat gemeenten in hun ruimtelijke plannen regels stellen in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden, en dat een ruimtelijk plan geen nieuwe activiteiten mogelijk maakt die leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden. Voor het BPL is in de Omgevingsverordening vastgelegd dat gemeenten in hun plannen moeten onderbouwen dat de kernkwaliteiten niet worden aangetast. Wij zien op dit moment geen aanleiding om nadere regels te stellen.<br><br>Kernkwaliteiten erfgoederen:<br>Het principe van de kernkwaliteiten van de Hollandse Waterlinies is dat het contrast tussen de veilige en onveilige zijde behouden moet blijven. Extra nieuwe bebouwing betekent niet dat dus hierdoor automatisch extra activiteiten aan de onveilige zijde mogen toenemen.<br>Per geval zal bekeken worden of sprake is van aantasting van het stille/rustige karakter. Daar kan geen algemene uitspraak over gedaan worden.<br>Elke vorm van uitbreiding van bebouwing is een ontwikkeling waarbij bekeken wordt wat het effect is op de kernkwaliteiten van de Stelling van Amsterdam/Nieuwe Hollandse Waterlinie.<br>De kernkwaliteiten voor de Beemster worden uitgewerkt zoals ook voor de Gebiedsanalyses Hollandse Waterlinies zijn gedaan.<br>In 2024 zal voor het eerst met de gebiedsanalyses Hollandse Waterlinies gewerkt worden. Op basis van opgedane ervaringen en suggesties zoals van uw stichting zal dit mogelijk tot een aanpassing en nadere concretisering van één of meerdere gebiedsanalyses leiden. |
| |
| ZW-0012 |
| |
| Natuur en Milieu Federatie Noord-Holland, Boerderijenstichting Noord-Holland, Erfgoedvereniging Bond Heemschut, Vereniging Oud Edam, werkgroep Purmer Industrievrij, IVN – afdeling Waterland en Wijkraad Breed Edam |
| **Zienswijze**<br>Wij, de Stichting Behoud Waterland (SBW), hebben kennisgenomen van bovengenoemd ontwerp. Wij sturen vandaag onze opmerkingen ten aanzien daarvan. In aanvulling daarop verzoeken wij het landelijk gebied van droogmakerij De Purmer als Bijzonder Provinciaal Landschap Waterland te begrenzen. Dit verzoek wordt ingediend mede namens de volgende partijen: Natuur en Milieu Federatie Noord-Holland, Boerderijenstichting Noord-Holland, Erfgoedvereniging Bond Heemschut, Vereniging Oud Edam, werkgroep Purmer Industrievrij, IVN – afdeling Waterland en Wijkraad Breed Edam.<br><br>Ligging in beschermde gebied<br>De Purmer is één van de drie grote droogmakerijen in Noord-Holland Zuid, die samen met de omliggende veenpolders en kleinere droogmakerijen een oer-Hollands landschap vormen. Het landschap rond deze droogmakerij is planologisch beschermd als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Met uitzondering van het Purmerbos, heeft het agrarische deel van de Purmer echter geen extra beschermde status ondanks de bestempeling als Metropolitane Landschap in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 . Vanwege het ontbreken van deze bescherming worden grootschalige bouwplannen voor het landelijk deel van de Purmer ontwikkeld. Realisatie daarvan zou funest zijn. De Purmer heeft immers vergelijkbare kwaliteiten als de omringende BPL'n. Er is daarom geen enkel argument het landelijk deel van de Purmer niet op zeer korte termijn dezelfde BPL-status te geven. |

Kwaliteiten van de Purmer
- De Purmer was vroeger een binnenmeer. Het had een open verbinding met de Zuiderzee. Om golfafslag vanuit de Zuiderzee te voorkomen en voor winning van landbouwgrond namen de steden Edam en Monnickendam het initiatief de Purmer droog te leggen. De drooglegging was in 1622 een feit. De Purmer was tot ca 1980 volledig agrarisch. Daarna is Purmerend gaan bouwen en is het Purmerbos aangelegd. Een reden voor de aanleg van dit bos was dat Purmerend 'een schromelijk tekort had aan recreatief groen van bovenstedelijk niveau'. Het werd daarnaast gebruikt als productiebos. 'Het bos en de golfbaan fungeren als een groene schil tussen het stedelijke gebied en het open polderlandschap'.
- De Purmer maakt deel uit van het Ensemble Waterland op grond van de provinciale Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018 (Leidraad). Dit ensemble bestaat uit een polderlandschap met waterrijke veenpolders en veenstromen en droogmakerijen. 'Het gebied heeft een rijke cultuurhistorie, waarbij de wordingsgeschiedenis vanuit een ligging aan de Zuiderzee een belangrijke rol speelt' . In tegenstelling tot de waterrijke veenpolders met hun grillige verkavelingspatronen kent De Purmer een symmetrische opbouw, met de middenas in de lengterichting van de polder. Vanaf deze as zijn de ontginningsblokken zo regelmatig mogelijk uitgezet. Juist de afwisseling tussen de grillige veenpolders en de gestructureerde droogmakerijen, waarvan De Purmer de grootste is, maakt het ensemble zo bijzonder. Een belangrijk kernwaarde van dit ensemble is verder het zeer open landschap en de ruimtebeleving. 'De openheid is zeer kwetsbaar omdat elke ruimtelijke ingreep zichtbaar is in het vlakke land' . Het landelijke deel van De Purmer is cruciaal voor de beleving van een doorlopende ruimte. Vanwege dit grote belang is nieuwe bebouwing in De Purmer de slechtst denkbare invulling van dit cultuurhistorische zo waardevolle gebied.
- De centrale Oosterweg is aangewezen als zogenaamde Stolpenstructuur. Stolpen zijn 'identiteitsdragers' van het Noord-Hollandse landschap en dienen beschermd te worden.
- De vruchtbare grond van de landelijke Purmer is in agrarisch gebruik. Dit gebruik draagt bij aan het oer-Hollandse landschap. Agrarische bedrijven hebben deze grond hard nodig om te kunnen verduurzamen. De ontwikkelingen, die hierna worden toegelicht, staan haaks op het uitgangspunt de agrarische sector kansen te bieden.
- De oude kom van Edam is op 23 augustus 1977 aangewezen tot Rijks-beschermd stadsgezicht, mede op grond van de ligging van de stad in het omringende landschap. Ilpendam ligt idyllisch langs de Purmerringvaart en is begrensd als BPL. Vanuit de Purmerpolder is er een uniek uitzicht op het karakteristieke dorp Ilpendam.
Actuele bedreigingen
De Purmer ligt op het grondgebied van drie gemeenten. Deze gemeenten hebben voor deze droogmakerij de Strategische Gebiedsvisie opgesteld. Het ontwerp daarvan ligt tot 23 september 2023 ter inzage voor het indienen van zienswijzen . Iedere gemeente heeft blijkens deze 'Visie' een eigen grootschalige ontwikkeling in het nog landelijke deel van De Purmer voorzien: gemeente Purmerend wil massaal woningen bouwen in de zuidelijke Purmer, gemeente Edam-Volendam wil in de noordelijke Purmer een bedrijventerrein aanleggen en een stadion bouwen, en gemeente Waterland wil in de zuidpunt een namaakkasteel, toeristenverblijven en woningen bouwen.
De gemeenten zitten elkaar niet dwars. Elk wat wils. De Strategische Gebiedsvisie heeft meer weg van een verzameling van gemeentelijke wensenlijstjes met een nietje erdoor dan van een doorwrochte visie. Op deze manier dreigt de Purmer precies de vergaarbak te worden, waarvoor de gemeenten in hun Visie zo waarschuwen. De gemeenten lijken de landelijke Purmer primair te beschouwen als een potentiële bouwlocatie, en pas daarna als een belangrijk agrarisch gebied en open polderlandschap. De realisatie van de projecten is niet alleen funest voor De Purmer, maar het is ook schadelijk voor de natuurwaarden in het nabijgelegen Natura2000-gebied en voor het omliggende Bijzonder Provinciaal Landschap Waterland
Nut en noodzaak
Nut en noodzaak van de drie grote bouwplannen die de gemeenten in de Purmer voorzien, ontbreken.
Er zijn grote twijfels of bedrijven uit Edam-Volendam naar een nieuw bedrijventerrein in de noordelijke Purmer willen verhuizen. Bovendien zijn de mogelijkheden van transformatie van bestaande bedrijventerreinen niet, althans onvoldoende onderzocht.
De noodzaak van woningbouw in het Purmerbos en in omringende weilanden is evenmin aangetoond. De Monitor plancapaciteit laat zien dat er meer dan voldoende binnenstedelijke locaties zijn in de gemeenten Purmerend en Waterland om in de woningbehoefte tot 2050 te kunnen voorzien. De overige gemeenten in de regio hebben zelf ook voldoende plancapaciteit. Bovendien is huizenbouw in het Purmerbos en in het landelijk gebied veel

duurder dan binnenstedelijk bouwen. Niet uit te leggen is dat bomen in het Purmerbos moeten worden gekapt voor onnodige dure huizen, terwijl in Noord-Holland juist veel bomen moeten worden geplant. Met dit project wordt recreatief groen vernietigd, ondanks de groeiende behoefte daaraan. De aanslag op het Purmerbos zal moeten worden gecompenseerd met aanplant van bomen in weilanden. Dat impliceert vernietiging van landbouwgrond.
Ontwikkeling van een grootschalige toeristische attractie in de zuidelijke Purmer (een namaakkasteel en hotelbedden) met woningbouw versterkt niet de huidige kwaliteiten van de droogmakerij. Zo'n ontwikkeling brengt een bebouwingspuist en grote verkeersproblemen teweeg. Deze problemen worden versterkt door de hierboven genoemde huizenbouw in en rond het Purmerbos. Nieuwe infrastructuur zal moeten worden aangelegd.
Strak, agrarisch en open
De SBW en andere organisaties beschouwen het resterende deel van de Purmer als een cultuurhistorisch, agrarisch en landschappelijk waardevol gebied. Het landelijk deel van de Purmer heeft met haar strakke ontginningsblokken nog de cultuurhistorische waardevolle karakteristieken van een droogmakerij. Bovendien bestaat het uit heel goede landbouwgrond. Verkleining van het landbouwareaal is onzinnig in het kader van de verduurzaming van de landbouw.
Deze kwaliteiten moeten worden beschermd en versterkt overeenkomstig de provinciale visie over het Metropolitane Landschap, waarvan de Purmer deel uitmaakt . Uitgaande van die ambitie en kwaliteiten kunnen er ontwikkelingen plaatsvinden.

Eerder verzoek tot begrenzing
De gemeente Waterland en de SBW hebben sinds 2015 herhaaldelijk verzocht De Purmer als BPL te begrenzen. Dit verzoek is echter door de provincie steeds afgewezen met als argument dat zij zich aan de algemene uitgangspunten voor begrenzing van gebieden tot BPL wil houden. De gebieden 'zijn bijvoorbeeld niet gelegen in een voormalig beschermingsregime, liggen daar ook niet bij in de buurt, of zijn niet van hoge of tot zeer hoge cultuurhistorische waarde.'

**Reactie op Zienswijze**
Dank voor uw zienswijze. De door u ingediende zienswijze heeft geen betrekking op een van de wijzigingen die onderdeel uitmaken van deze herziening van de Omgevingsverordening. Hierbij willen wij u wijzen op onze eerdere beantwoording op het verzoek de Purmer als BPL te begrenzen: "Wij hanteren vaste uitgangspunten voor de begrenzing van het BPL. Zie ook ons antwoord in het algemene deel in de nota van beantwoording onder 'uitgangspunten begrenzing BPL' en 'begrenzen extra BPL-gebieden'. In het Kwaliteitsbeeld Noord-Holland 2050 is de Purmer als 'cultuurhistorisch van waarde' aangeduid, terwijl de omliggende gebieden cultuurhistorisch van hoge tot zeer hoge waarde zijn. De Purmer viel in de PRV ook niet onder beschermingsregimes in tegenstelling tot de andere droogmakerijen en veenweidepolders in de omgeving."

ZW-0013

[redacted]

**Zienswijze**
Op tweede herziening omgevingsverordening NH2022 wil ik een aantal punten ter sprake brengen rondom de meerwaardebepaling kleinschalige recreatieve functies binnen het NNN. Kort gezegd wordt het ontwikkelen van verblijfsrecreatie uitgesloten in het NNN uitgesloten van een meerwaardebepaling. Dit betekend dus dat organisaties/ondernemers binnen het NNN- geen mogelijkheden hebben voor verblijfsrecreanten.
Naar mijn idee is dit een zeer merkwaardig besluit waarbij de motivatie is dat veel verblijfsrecreaties onder een negatief effect hebben op de kwaliteit en waardes in het NNN-gebied. Als misbruik wordt gemaakt van een meerwaardebepaling, is het begrijpelijk dat hier strengere voorwaardes aan worden toegevoegd. Echter, is het geheel uitsluiten een van verblijfsrecreatie naar mijn inziens veel te kort door de bocht. Op deze manier worden organisaties/ondernemers die verblijfsrecreaties ontwikkelen en hierbij rekening gehouden met de waardes en ecologische kwaliteit van het NNN, gedupeerd. Dit doet geen recht aan de invulling en inrichting van het NNN en de gebiedsprocessen die hiermee samenlopen. Juist in deze processen kunnen de verblijfsrecreaties een meerwaarde bieden om binnen het NNN- de bedrijfsvoering aan te passen naar een manier dat beter past binnen de waardes en kwaliteit van het NNN.

Om bovengenoemde redenen wil ik het voortel doen om het volledig schrappen van verblijfsrecreatie te vervangen voor een aanscherping van de voorwaardes van verblijfsrecreatie in het meerwaardeprincipe. Een voorbeeld hiervan is dat er op de eerste plaats geen verslechtering plaats vindt binnen het NNN. Verder kunnen in gebiedsprocessen invulling gegeven worden aan de waardes van de verblijfsrecreaties in het NNN-gebied. Hopelijk wordt de omgevingsverordening aangepast op dit onderwerp en worden de goedwillende organisaties/ondernemers niet gedupeerd door een gehele uitsluiting in het meerwaardeprincipe.

**Reactie op Zienswijze**
Dank voor uw zienswijze. Wij zijn het met u eens dat verblijfsrecreatie een meerwaarde kan bieden in de gebiedsprocessen die lopen om het NNN te realiseren de bedrijfsvoering aan te passen. Verblijfsrecreatie als ondergeschikte nevenactiviteit wordt daarom niet uitgesloten van de meerwaardebepaling van het NNN. Het is niet toegestaan om nieuwe verblijfsrecreatie als hoofdactiviteit binnen het NNN te ontplooien. Het zou vanuit het beschermen van natuurwaarden ook niet kloppen om de agrarische activiteiten binnen het NNN te staken als vervolgens de natuurwaarden worden aangetast door een nieuwe hoofdactiviteit zoals verblijfsrecreatie. Voor een B&B of camping op delen van het perceel die buiten het NNN liggen gelden de regels van het NNN niet, ook niet als het een hoofdactiviteit betreft. Omdat wij met de wijziging van de meerwaardebepaling de ontplooiing van ondergeschikte nevenactiviteiten voor agrariërs niet beperken en het NNN wel beter beschermen, houden wij vast aan ons voorstel.

ZW-0014

Mirror Waterhotel B.V. (bedrijf)

**Zienswijze**

Vanaf 22 juni 2023 ligt het ontwerp van de tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 ter inzage. De inhoud van de Omgevingsverordening en het ontwerpbesluit hebben ons doen besluiten onderstaande zienswijze in te dienen.

Kleinschalig hotel nabij Mirror Paviljoen
In de jaren ’90 benaderde de gemeente Waterland de eigenaren van het Mirror Paviljoen met de vraag of zij het initiatief zouden willen nemen voor de start van een kleinschalig hotel aan het Hemmeland, nabij de parkeerplaatsen en het Mirror Paviljoen. De gemeente had hiermee versterking van de middenstand, de recreatieve functie en de sociale controle van het Hemmeland voor ogen.

De start
Het voorstel van de gemeente trok ons aan. Het bestaansrecht voor een hotel op de gekozen plek werd vastgesteld door het hotelwezen HVAB en Lagroup. Optimistisch en in nauw overleg met de gemeente zijn wij deze uitdaging aangegaan. We maakten en legden afspraken vast en de gemeente schepte gerede verwachtingen met betrekking tot het slagen van deze procedure.
Wij konden op dat moment dan ook niet bevroeden dat deze procedure na twintig jaar nog niet afgerond zou zijn.
De procedure
Het te bebouwen gebied bevindt zich in het buitengebied. Dit maakte de procedure ingewikkeld. Meerder overheidsorganen (Hoogheemraadschap, Rijkswaterstaat, provincie, gemeente) keken vanuit hun eigen visie naar het plan. Dit leidde ertoe dat wij uit verschillende hoeken opdrachten en verzoeken tot aanpassingen kregen. Wij deden ons best om aan alle verzoeken te voldoen.
De eerste zet was aan de gemeente. Er moest een stedenbouwkundige visie ontwikkeld worden, tot die tijd kon er geen plan worden ingediend. In 2009 was deze visie een feit en de eerste versie van het plan voor het hotel werd officieel ingediend. Hierop gaven het Hoogheemraadschap en Rijkswaterstaat een verklaring van geen bezwaar af en besloot ook de gemeenteraad vrijwel unaniem achter het plan te staan. Het college van B&W kreeg de opdracht tot een vergunning te komen.
De welstandcommissie gaf in grote lijnen akkoord en in 2015 kwam het tot het sluiten van een erfpacht- en exploitatieovereenkomst met de gemeente.

| |
|---|
| Het openbare parkeerterrein liggend voor het hotel is inmiddels door de gemeente in samenwerking met de hotelarchitect geheel gerenoveerd en voorzien van een midden-allee gericht op de hotelentree met daaronder de nodige infrastructuur voor het toekomstige hotel.<br><br>Veranderende regelgeving Inmiddels loopt de procedure vele jaren en is de natuurbeschermende wetgeving in beweging. De voorwaarden veranderen sneller dan de procedure loopt.<br>Het Hemmeland begon als tot land opgespoten recreatiegebied, had deels een agrarische functie, werd achtereenvolgens EHS, buffergebied en NNN landschap. Nieuwe mensen namen nieuwe plannen mee in de overheidsorganen. Op het Hemmeland verscheen een tweede paviljoen en aan het naastgelegen Galgeriet komt grootschalige woningbouw.<br>Wij hebben verschillende ingenieursbedrijven en diverse ecologen gevraagd ons te adviseren hoe binnen de geldende regels te blijven. Door de jaren heen was dit niet eenvoudig. Op dit moment voldoet ons plan aan alle natuureisen, met uitzondering van enkele voorwaarden die de ARO commissie vorige maand te berde bracht. Aan deze eisen gaan wij voldoen.<br><br>Overgangsrecht<br>In 2009 hebben wij de eerste versie van ons plan ingediend en in 2015 zijn er overeenkomsten gesloten met de gemeente op basis waarvan wij grote financiële verplichtingen aangegaan zijn. De herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 dwingt ons, binnen een al jaren lopende procedure, weer van voren af aan te beginnen. Wij verzoeken u dan om op ons plan de oude regelgeving van toepassing te laten zijn. |
| **Reactie op Zienswijze**<br>Dank voor uw zienswijze. In een periode van twintig jaar kunnen regels en voorwaarden veranderen. U stelt dat uw plan op dit moment aan alle natuureisen voldoet. Helaas is dat nog niet het geval. Wij hebben u inmiddels via de gemeente op de hoogte gesteld van wat er nog ontbreekt. Er kan nog tot 9 januari gebruik worden gemaakt van het overgangsrecht van de OV NH2022. Op grond van dit overgangsrecht geldt dat als de gemeente voor 9 januari 2024 een ontwerp bestemmingsplan ter inzage legt of de initiatiefnemer voor 9 januari 2024 een aanvraag voor een omgevingsvergunning met afwijken van het bestemmingsplan bij de gemeente indient, de oude meerwaardebepaling van toepassing blijft. |

Provincie Noord-Holland

2023

VOORDRACHT

**Provinciale Staten van Noord-Holland**

**Haarlem, 31 oktober 2023**

**Onderwerp: Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022**

**Kenmerk: 2031587/2116995**

**Bijlagen: 9**

**1. Wijzigingsbesluit Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022**

**2. Wijzigingsbesluit Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022**

**3. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam West**

**4. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam Zuid**

**5. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Vechtstreek Noord**

**6. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Vechtstreek**

**7. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam Noord**

**8. Nota van Beantwoording Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022**

**9. Overzicht stand van zaken moties**

## 1. Inleiding

Uw Staten worden in deze voordracht gevraagd om de Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) vast te stellen. Het ontwerp van deze Tweede herziening is ter informatie aangeboden aan Provinciale Staten (PS) (brief met kenmerk 2031587/2031649). Het ontwerp is besproken met de interim-Statencommissie op 19 juni 2023 en heeft van 22 juni tot en met 2 augustus 2023 (6 weken) voor eenieder ter inzage

gelegen. Gedeputeerde Staten (GS) hebben de Tweede herziening van de OV NH2022 op 31 oktober 2023 in eindconcept vastgesteld.

Sinds 2022 wordt de OV NH2022 één keer per jaar herzien. De jaarlijkse herziening is gericht op inwerkingtreden op 1 januari van het daaropvolgende jaar. Zo houdt de provincie de Omgevingsverordening actueel door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. Hierover zijn PS geïnformeerd (o.a. de Statenvoordracht met kenmerk 1754616/1754635).

De herziening die nu ter vaststelling voorligt is de tweede actualisatie van de OV NH2022 die PS op 23 mei 2022 hebben vastgesteld en die op 19 december 2022 voor het eerst door PS is gewijzigd.

Na vaststelling door PS wordt de Tweede herziening bekend gemaakt gericht op inwerkingtreden op 9 januari 2024 (zie paragraaf 6 in deze Statenvoordracht voor nadere toelichting over deze datum van inwerkingtreding).

Wij zijn voornemens om de punten uit het coalitieakkoord zo veel mogelijk mee te nemen in de volgende herziening van de Omgevingsverordening.

Leeswijzer stukken

De volgende stukken zijn ter besluitvorming:

1. Wijzigingsbesluit Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022
2. Wijzigingsbesluit Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022
3. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam West
4. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam Zuid
5. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Vechtstreek Noord
6. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Vechtstreek
7. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam Noord
8. Nota van Beantwoording Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022

De volgende stukken zijn ter informatie:

9. Overzicht stand van zaken moties

## 2. Wijzigingen Tweede herziening nader toegelicht

De OV NH2022 vertaalt provinciaal beleid in regelgeving. De Tweede herziening bestaat uit wijzigingen in de artikelen, toelichtingen, werkingsgebieden en/of bijlagen in relatie tot specifieke onderwerpen:

- Vaarwegen (toedeling vaarwegbeheer)
- Faunabeheer (vrijstelling directe schadebestrijding)
- Water (verboden activiteiten in grondwaterbeschermingsgebieden, boorputten)
- Open bodemenergiesystemen (informatieplicht)
- Landelijk gebied (kleinschalige ontwikkelingen, tweede burgerwoningen, stolpboerderijen, algemene toelichting werkingsgebied landelijk gebied)
- Duurzame energie en energie-infrastructuur (locatieafweging en ruimtelijke inpassing elektriciteitsstations, vervanging windturbines)
- Natuur (verblijfsrecreatie in het Natuurnetwerk Nederland of natuurverbindingen)

- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (gebiedsanalyses kernkwaliteiten Hollandse Waterlinies, zie bijlagen 3 t/m 7)
- Datacenters (aanscherping doorwerking en uitvoeringstermijn)

Het betreft de volgende soorten wijzigingen:

- Wijzigingen die aanscherpingen en verduidelijkingen van bestaand beleid in de OV NH2022 verankeren;
- Technische of tekstuele wijzigingen;
- Wijzigingen die zijn ingegeven door de praktijk;
- Wijzigingen die zijn verzocht door externe partijen.

Het Wijzigingsbesluit Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022 (bijlage 1) laat zien wat er naar aanleiding van deze herziening wordt aangepast. De wijziging over de locatieafweging en ruimtelijke inpassing elektriciteitsstations omvat ook een voorstel tot wijziging van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 (zie bijlage 2). Paragraaf 2.1 van de Nota van Beantwoording (bijlage 8) bevat een overzicht van de wijzigingen. Paragraaf 2.2 van de Nota van Beantwoording bevat per onderwerp een toelichting op de wijzigingen.

## 3. PS bevestiging van eerdere GS besluiten wijziging werkingsgebieden & bijlagen

Naast de Tweede herziening van de OV NH2022, bevat de nu voorliggende Statenvoordracht een ontwerpbesluit om de wijzigingen in de bijlagen en werkingsgebieden van de wijzigingscycli van 2023, waarover eerder door GS is besloten, te integreren in de OV NH2022. Dit is nodig omdat het door PS vastgestelde delegatiebesluit, waarin de bevoegdheden om werkingsgebieden en bijlagen in de OV NH2022 te wijzigen aan GS zijn gedelegeerd, nog niet in werking is getreden (dat gebeurt pas bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet). PS worden nu gevraagd om de vaststelling van deze wijzigingen te bevestigen. Het gaat hierbij om de volgende wijzigingsbesluiten:

- Wijziging werkingsgebieden OV NH ronde 2023-I (per 10 juli in werking getreden in de vigerende OV NH2020)[1]
- Wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH ronde 2023-II[2]

Onderstaande link verwijst naar de geconsolideerde viewer van de OV NH2022. Deze viewer omvat een totaaloverzicht van de werkingsgebieden op de kaart, zoals deze zullen gelden per 9 januari 2024, d.w.z. inclusief alle voorgaande actualisaties van de werkingsgebieden.

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=75c066b03cda4f08a26df31894e4811b

## 4. Doelstellingen en evaluatiecriteria

Het doel van deze Statenvoordracht is om de wijzigingen in de Tweede herziening en voorgaande cycli wijziging werkingsgebieden & bijlagen op te nemen in de Omgevingsverordening NH2022.

[1] Zie GS besluit 1966223/2032502 d.d. 4 juli 2023.
[2] Zie GS besluit 2032095/2117025 d.d. 31 oktober 2023.

## 5. Financiering, communicatie en (burger)participatie

In de Nieuwsbrief Omgevingsverordening, die naar diverse externe contacten zoals gemeenten en organisaties wordt verspreid, is aandacht besteed aan het maken van deze Tweede herziening van de OV NH2022. De terinzagelegging is aangekondigd via de diverse kanalen van de provincie. Er is ook via diverse kanalen een herinnering uit gegaan tijdens de terinzagelegging. De zienswijzen zijn beantwoord in de bijgevoegde Nota van Beantwoording (bijlage 3), zie hierover onder paragraaf 6 van deze brief.

Voor de toelichting op participatie en afstemming verwijzen wij naar hoofdstuk 2.2 in de Nota van Beantwoording (bijlage 8).

## 6. Proces en procedure

Op 30 mei 2023 hebben GS de Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022 in ontwerp vastgesteld. Het ontwerp is ter informatie aangeboden aan PS en besproken in de interim-Statencommissie van 19 juni 2023 (brief aan PS met kenmerk 2031587/2031649). De terinzagelegging vond plaats van 22 juni tot en met 2 augustus 2023.

Op basis van de ingediende zienswijzen is een Nota van Beantwoording (bijlage 8) opgesteld. GS hebben deze, samen met de wijzigingen van de OV NH2022, op 31 oktober 2023 als eindconcept vastgesteld en leggen deze nu ter vaststelling aan uw Staten voor.

Er zijn 13 zienswijzen ingediend. De meeste zienswijzen hebben betrekking op de onderwerpen verblijfsrecreatie in het Natuurnetwerk Nederland, ruimtelijke inpassing van elektriciteitsstations, datacenters, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde en/of landelijk gebied. Naar aanleiding van de zienswijzen zijn een aantal wijzigingen en verduidelijkingen aangebracht in het ontwerp, zoals beschreven in de Nota van Beantwoording (bijlage 8, paragraaf 2.1, categorie B).

De op 19 december 2022 gewijzigde OV NH2022 treedt tegelijk met de Omgevingswet in werking, namelijk op 1 januari 2024. De Tweede herziening treedt ongeveer een week later in werking, naar verwachting op 9 januari 2024. Op dat moment treedt ook de wijziging werkingsgebieden & bijlagen ronde 2023-II in werking. Deze latere inwerkingtreding heeft te maken met de termijnen die nodig zijn om (wijzigingen) te publiceren binnen Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO).

## 7. Delegatie Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO)

In de komende periode is het DSO en de daarvoor benodigde software nog in ontwikkeling en daarmee nog niet volledig stabiel. Voor meer informatie hierover verwijzen wij naar de brief aan PS d.d. 10 oktober 2023 met het kenmerk 2065234/206526. De ambtelijke organisatie heeft bij het testen ondervonden dat het in de testomgeving soms nodig is om al in de landelijke systemen bekendgemaakte of beschikbaar gestelde omgevingsdocumenten weer te wijzigen en na technische en redactionele aanpassingen weer opnieuw bekend te maken en beschikbaar te stellen. Het is niet uit te sluiten dat dit ook straks in de productieomgeving (de definitieve versie van het DSO) nodig is, bijvoorbeeld indien de technische kenmerken in het document die nodig zijn om het machine-leesbaar te maken in het DSO niet kloppen of omdat er andere technische foutmeldingen zijn. Hiervoor zijn in de productieomgeving formele besluiten nodig.

Wij verzoeken u deze bevoegdheid aan GS te delegeren. In het besluit is aangegeven dat dit is beperkt tot technische en redactionele correcties zonder daarbij de bedoeling of werking van deze besluiten te veranderen.

## 8. Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig het bijgaande ontwerpbesluit.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.Th.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

**Ontwerpbesluit**

Nr. 2116995

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 31 oktober 2023;

gelet op - de Omgevingswet (artikelen 2.6, 2.8, 2.12, eerste lid, 2.13, eerste lid, 2.18, eerste lid en tweede lid, 20.1, derde lid, 2.42, tweede lid, 2.44, vijfde lid, 4.1, eerste lid, 4.2, tweede lid, 8.1, derde lid, 16.15, tweede lid, 16.55, derde lid);

- de Wet luchtvaart (artikel 8.43).,

besluiten:

1. De Tweede herziening van de Omgevingsverordening NH2022 vast te stellen;

2. De Nota van Beantwoording Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022 vast te stellen;

3. De wijziging van het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 vast te stellen;

4. De wijziging werkingsgebieden OV NH2020 ronde 2023-I (GS besluit 1966223/2032502 d.d. 4 juli 2023) en de wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2020 ronde 2023-II (GS besluit 2032095/2117025 d.d. 31 oktober 2023) te bevestigen en op te nemen in de Omgevingsverordening NH2022.

5. De bevoegdheid om de Omgevingsverordening NH2022 en daarmee samenhangende besluiten bekend te maken en beschikbaar te stellen in het Digitaal Stelsel Omgevingswet en daarbij zo nodig technische en redactionele correcties aan te brengen zonder daarbij de bedoeling of werking van deze besluiten te veranderen, te delegeren aan GS.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Provincie
Noord-Holland

# Bijlage bij registratienummer 2031587/2122303

## Stand van zaken moties en toezeggingen OV NH2022 per november 2023

**M115-2020, Weidevogels Zijpe + M148-2020, Heroverweging Zijpe- en Hazepolder**
Op dit moment zijn er nog gesprekken met betrokken partijen.
We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) een voorstel tot afdoening te hebben gedaan.

**M116-2020, Leidraad weidevogels**
De Leidraad Weidevogels voor de gemeenten wordt op dit moment ecologisch gecheckt. Wij verwachten voor het einde van het jaar deze leidraad te presenteren aan PS en daarmee de motie te kunnen afdoen.

**M124-2021, Uitdaagrecht bij RES**
Een verzoek (1980573/1980577) tot afdoening van deze motie is aan Provinciale Staten gestuurd. Op 21 september 2023 is door de Commissie Leefomgeving ingestemd met afdoening van deze motie.

**Motie 53-2022 Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB)**
De beantwoording van deze motie wordt opgepakt als onderdeel van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied'. Dit onderzoek is nog niet afgerond.

**Motie 61-2022 Natte weilanden bij de Oeverlanden in NNN opnemen**
De motie is in behandeling. De eigenaren van de desbetreffende gronden is gevraagd hoe zij tegen de herbegrenzing aankijken. De hoofdeigenaar is nog bezig haar standpunt te bepalen. Om daarbij te helpen is een inrichtings- en beheerplan opgesteld.

**Motie 126-2022 Input boeren en tuinders bij Omgevingsverordening**
Per brief (2036950/2036958) is aan PS gevraagd deze motie af te doen. De commissie Ruimte heeft dit verzoek in haar vergadering van 9 oktober 2023 behandeld en afgedaan.

**Motie 267-2022 Inzicht in effectieve instrumenten waterkwaliteit**
De afhandeling van de motie zal in november 2023 aan de commissie Ruimte worden voorgelegd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
M.E.A.A.M. Ooms
BEL/OMB

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



**Verzenddatum**

- 1 NOV. 2023

**Kenmerk**
2031587/2116994

**Uw kenmerk**

**Betreft: Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022**

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande Statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit en andere bijlagen, met betrekking tot de Tweede herziening Omgevingsverordening Noord-Holland 2022.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

10 bijlage(n)

**1. Statenvoordracht**
**2. Wijzigingsbesluit Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022**
**3. Wijzigingsbesluit Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022**
**4. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam West**
**5. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam Zuid**
**6. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Vechtstreek Noord**
**7. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Vechtstreek**
**8. Gebiedsanalyse kernkwaliteiten Stelling van Amsterdam Noord**
**9. Nota van Beantwoording Tweede herziening Omgevingsverordening NH2022**
**10. Overzicht stand van zaken moties**

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

Dank u wel voorzitter.

Goedenavond,

Ik ben Ton van Nieuwkerk.

Na periodes van raadslidmaatschap ben ik inmiddels ruim 5 jaar wethouder in de gemeente Waterland.

Ik heb veel gedaan, maar dit is de eerste keer dat ik inspreek bij Uw Staten.

Waterland heeft een zienswijze ingediend op de 2e herziening van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022.

Zienswijze nummer ZW-0005.

De Nota van Beantwoording **&** de inhoud van het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit', is voor ons aanleiding om in te spreken over 1 onderdeel van onze zienswijze, punt 6.

Dat punt 6 vindt u halverwege pagina 79 van de Nota (515 van de digitale vergaderbundel).

Uw concept-antwoord treft u aan op pagina 82 van de nota; (522 van de digitale bundel).

Het gaat hier om de grenzen van Uw werkingsgebieden **en** om een specifieke locatie in Broek in Waterland aan de Drs. J. van Disweg.

De Van Disweg vormt als het ware een halve ring om Broek in Waterland heen.

Buiten die ring, aan de noordkant van de weg, ligt het open landschap.

Binnen die ring ligt de bebouwing van Broek en alle stedelijke functies.

Binnen die ring & tussen percelen met woningen, ligt een graslandje van circa 70x100-meter en daar gaat het over.

Ik hoop dat u zich het enigszins voor kunt stellen.

Dan uw Omgevingsverordening en de werkingsgebieden.

Grenzen van werkingsgebieden horen naar onze mening **natuurlijk, logisch en uitlegbaar** te zijn en dat is hier helaas niet het geval.

De grens van het provinciale landelijk gebied lag tot 2020 altijd **heel natuurlijk aan de noordzijde van** de Van Disweg.

Goed uit te leggen; een logische grens.

Met de OV Noord-Holland is (in 2020) ter hoogte van deze locatie afgeweken van die logische grens.

Het graslandje valt nu onder de werkingsgebieden **MRA-Landelijk Gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap**.

Daardoor zijn op deze locatie **geen** nieuwe burgerwoningen toegestaan.

Wij zijn van mening dat deze locatie **niet** onder deze werkingsgebieden hoort te vallen en dat hebben wij gemotiveerd in onze zienswijze**n**.

Dit graslandje:

- ✓ Ligt binnen de bebouwde kom en buiten het beschermde gezicht van Broek.
- ✓ Het wordt aan drie zijden omsloten door woningen (tot in de 3e lijn) en een grote bomenrij met daarachter de voetbal- en tennisclub.
- ✓ Het maakt geen onlosmakelijk deel uit van het open landschap; want dat ligt aan de overkant van de Van Disweg.
- ✓ Het heeft weliswaar nog een agrarische bestemming, maar van agrarisch gebruik (of eigendom) is al heel lang geen sprake.

Ik ga even in op uw concept-antwoord op ons verzoek om de grens bij de locatie te verleggen. Uw antwoord (op pagina 82 van de nota en 522 in de digitale bundel): is:

- *"….. we kunnen niet afwijken, omdat iedere niet geaccordeerde bouwlocatie dan **legaal** zou worden &*
- *"In deze situatie willen we het middenstuk met zicht op de kerk en het dorp vrijhouden".*

Ik geef u echter mee dat:

- … deze locatie is afgelopen januari - legaal- als 'kansrijk' opgenomen in ons Woningbouwprogramma.
- & wie op de Van Disweg vóór de locatie staat, ziet (ook als het gras is gemaaid) alleen een heel klein deel van de kerktoren en heeft géén doorzicht naar het dorp.

Ik nodig u uit om vooral eens te komen kijken.

In onze zienswijze schrijven wij ook op de eerste pagina (pagina 76 van de nota en 516 van de bundel), over het Coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit'.

In het coalitieakkoord wordt (op pagina 6) geschreven over de grote woningbouwopgave waar we met elkaar voor staan.

Wij lezen dat u buitenstedelijk mogelijkheden wil creëren voor woningbouw, aansluitend op bebouwing.

& Ruimte wil bieden aan initiatieven aan de randen van dorpen en kernen ter versterking van de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau.

Uitbreidingen moeten passen bij de identiteit (en omvang) van de gemeente (en de regio) **en** inspelen op de regionale woonbehoefte.

& U hecht (net als Waterland) een groot belang aan een hoogwaardige ruimtelijke inpassing met oog voor de landschappelijke kwaliteit.[1]

Wij kunnen ons daar goed in vinden.

& Als wij voor deze locatie alle provinciale criteria afvinken, dan zien wij dat:

- ✓ De locatie aan de Van Disweg perfect in het akkoord past.

[1] Coalitieakkoord Verbindend Vooruit, p. 6.

Beste Staten,

Gelet op mijn spreektijd, onze zienswijze**n**, de antwoorden daar op, de feitelijke situatie aan de Van Disweg & het Coalitieakkoord;

Verzoek ik U te besluiten:

- ✓ de grens van de werkingsgebieden MRA Landelijk Gebied en Bijzonder Provinciaal Landschap bij deze locatie weer te leggen aan de noordzijde van de Van Disweg; de natuurlijke, logische en uitlegbare grens van het Landelijke gebied.

Ik wil graag afsluiten met het volgende.

U bent door de gemeenten Purmerend, Edam-Volendam en Waterland uitgenodigd voor een inspirerende bijeenkomst op 1 december.

U wordt meegenomen in ons gebied en in de opgaven die spelen in de regio in relatie met het coalitieakkoord 'Verbindend Vooruit'.

Aanmelden is nog mogelijk via een link in de uitnodiging.

De link staat ook in deze bijdrage (die ik z.s.m. digitaal inlever bij uw griffier).

Dank u wel en tot ziens op 1 december.

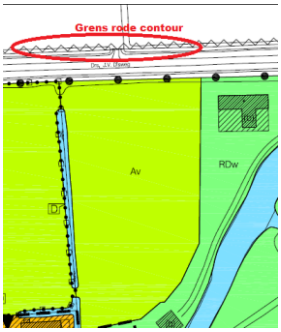
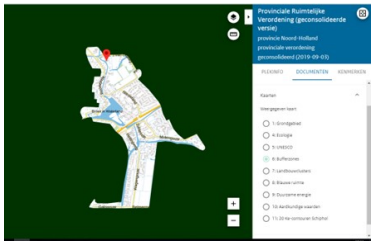
^^^^^^^^

Link naar het aanmeldformulier voor de bijeenkomst op vrijdagmiddag 1 december:

https://formulieren.edam-volendam.nl/form/uitnodiging-bezoek-aan-edam-volendam-purmerend-en-waterland-1-december-2023

Pagina hierna: afbeeldingen.

**Afbeeldingen**

| AFBEELDINGEN LOCATIE DRS. J. VAN DISWEG | |
|---|---|
| 2003: Streekplan, vastgesteld PS, 17 februari 2003, locatie aan Drs. J. van Disweg ligt binnen rode contouren. |  |
| 2008: Locatie aan Drs. J. van Disweg, gemeentelijk Bestemmingsplan 2008, goedgekeurd door GS d.d. 9 december 2008 met in rode cirkel de grens van de rode contour; sloot aan de noordkant Drs. J. van Disweg. |  |
| Provinciale Ruimtelijke Verordening d.d. 9 maart 2019.<br>Locatie Drs. J. van Disweg: ligt niet in de donkergroene bufferzone (landelijk gebied), geen weidevogelleefgebied o.i.d. |  |
| Locatie aan Drs. J. van Disweg, met rondom gelegen percelen (Woningen) en sportvelden aan zuidzijde in huidig (gemeentelijk) bestemmingsplan |  |

| | |
|---|---|
| Luchtfoto 2022, Broek in Waterland, de rode stip geeft de locatie aan. |  |
| Locatie aan de zuidkant van de Drs. J. van Disweg, luchtfoto 2022 (afmeting circa 70x100m). |  |
| Locatie aan Drs. J. van Disweg, zicht richting kerk (foto: 9 november 2023). |  |

FORMAT Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland
Naam fractie/ indiener: D66/Laurien Berkvens

Naam commissie en datum: commissie ruimte, nu geagendeerd als C-stuk op 9 oktober 2023. Het mag verplaatst worden naar een latere bijeenkomst van de commissie ruimte.

Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr. 14 B van: gemeente Volendam/Edam over plan de Lange Weeren, ontvangen 6 september 2023.
onderwerp: ter bespreking te verplaatsen naar de B-agenda

Aanleiding

- onderwerp van de C- naar de B-agenda te verplaatsen

Het behandeldoel

De brief is een vooraankondiging van een plan van de gemeente Volendam/Edam om te bouwen in de Lange Weeren. Aangezien het hier om een project in bijzonder provinciaal landschap gaat met ook een belangrijke waterbergingsfunctie wil de D66-fractie met de fracties en de gedeputeerde kunnen debatteren over de noodzakelijkheid en wenselijkheid van het project.

INGEKOMEN 26 SEP. 2023

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde- en Provinciale Staten
Postbus 3007
2001 DA HAARLEM

| Uw brief van | Uw kenmerk | Ons kenmerk | Datum |
|---|---|---|---|
| | | Z23123732 | 21 september 2023 |
| Onderwerp | Doorkiesnummer | Bijlage(n) | |
| Aanbieden plan De Lange Weeren | [redacted] | 1 | |

Geachte leden van Gedeputeerde- en Provinciale Staten,

Met gepaste trots presenteren wij via deze weg aan u het Plan De Lange Weeren.

Na de coalitievorming en installatie van het nieuwe college vorig jaar, is gestart met het opstellen van een eigen integraal plan voor De Lange Weeren. Eind 2022 hebben wij dit plan voorgelegd aan de ARO en ook aan u toegestuurd. 31 januari 2023 heeft u ons een positieve brief gestuurd over het proces rond de totstandkoming van een integraal plan voor de Lange Weeren. U geeft aan om dit plan als een goed alternatief voor het bestuursakkoord te kunnen beschouwen en dat een ruimtelijke verdiepingsslag noodzakelijk is. Afgelopen periode is dan ook hard gewerkt aan deze verdere uitwerking van het plan.

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. We zetten bij de ontwikkeling in op een waterbufferingsgebied waarmee we de potentieel maatschappelijk ontwrichtende situatie in de 'Volendammer-meer' op willen lossen. In de Lange Weeren zijn dan ook 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.

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

U leest in dit plan dat er heel veel aandacht is voor water, groen en mobiliteit. Ook is er rekening gehouden met voorzieningen als een school, sport en winkels. We bouwen woningen voor iedere doelgroep en zetten specifiek in op 1/3 sociale huur en 1/3 betaalbare woningen. Woningen die in onze gemeente en de regio keihard nodig zijn. Woningen die we op dit moment binnenstedelijk niet kunnen realiseren.

**Begin 2011 heeft de gemeente Edam-Volendam het bestuursakkoord 'Pilot Waterland' ondertekend.** De pilot Waterland heeft betrekking op de ontwikkeling van de toen nog rijksbufferzone Amsterdam-Purmerend. De bufferzone bestaat inmiddels niet meer. Eind 2019 heeft u ruimte gegeven om in de geest van het bestuursakkoord een alternatief plan in te dienen.

Met voorliggend plan wordt ons inziens recht gedaan aan de doelstellingen van het bestuursakkoord. Bovendien is er een extra investering gerealiseerd ten behoeve van nog meer kwaliteit voor natuur, water en landschap en recreatie. Het laat zien dat een ontwikkeling met wonen in datzelfde landschap hand in hand gaan en elkaar zelfs enorm kunnen versterken. Ook de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkelingen (ARO) heeft op 29 augustus 2023 zijn zegen over het plan uitgesproken. Het voorliggende plan is wat ons betreft daarmee een volwaardig alternatief op het bestuursakkoord.

Wij vragen Gedeputeerde- en Provinciale Staten zich positief uit te spreken voor het Plan De Lange Weeren als volwaardig alternatief op het bestuursakkoord. Wij kijken er naar uit om het plan aan u toe te lichten middels een presentatie.

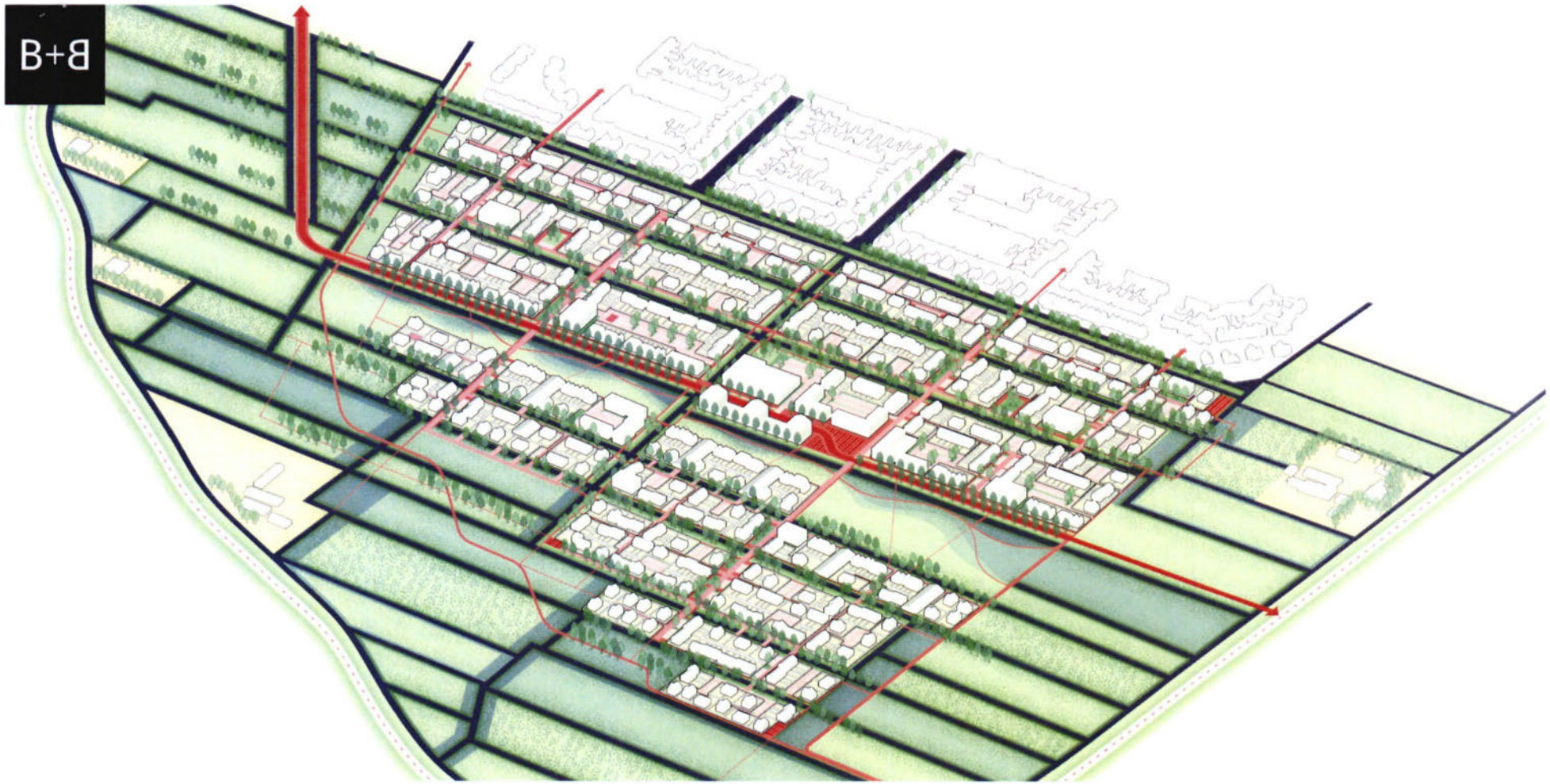
Met vriendelijke groet,
Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,

H. van der Woude

de burgemeester,

L.J. Sievers



# Plan De Lange Weeren
# Volendam

Opdrachtgever: Gemeente Edam-Volendam
Datum: 19 september 2023
In samenwerking met René Kuiken

**Plan De Lange Weeren**
**is een product van:**
Bureau B+B
Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam
www.bplusb.nl
020 6239801

**In opdracht van:**
Gemeente Edam-Volendam

**In samenwerking met:**
René Kuiken Urbanism
Nelen & Schuurmans

**Bureau B+B**
**Stedebouw en**
**Landschapsarchitectuur**

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl

## Inhoudsopgave


| | | |
|---|---|---|
| 1 | **Inleiding** | |
| | Voorwoord | 4 |
| | Plan De Lange Weeren | 6 |
| 2 | **Context** | |
| | Historie | 8 |
| | Leidraad landschap en cultuurhistorie | 9 |
| | Identiteit | 10 |
| | Recreatief verbonden | 11 |
| | Bereikbaarheid openbaar vervoer | 12 |
| | Bereikbaarheid auto | 13 |
| 3 | **Ambities** | |
| | Ambities De Lange Weeren | 14 |
| 4 | **Randvoorwaarden** | |
| | Duurzaamheid | 16 |
| | Minimaal ophogen bouwvelden | 17 |
| | Waterbeheer | 18 |
| 5 | **Plan** | |
| | Stedenbouwkundige schets | 20 |
| | Mobiliteit - voetgangers en fietsers | 24 |
| | Mobiliteit - gemotoriseerd verkeer en parkeren | 26 |
| | Landschappelijke flank | 28 |
| | Overgangen dorpsrand | 32 |
| | Groenblauwe dooradering | 36 |
| | Wonen | 42 |
| | Openbare voorzieningen | 44 |
| | Impressies | 46 |
| 6 | **Financiële paragraaf** | 48 |

# Voorwoord



*Locatie Plan De Lange Weeren*

1. Inleiding

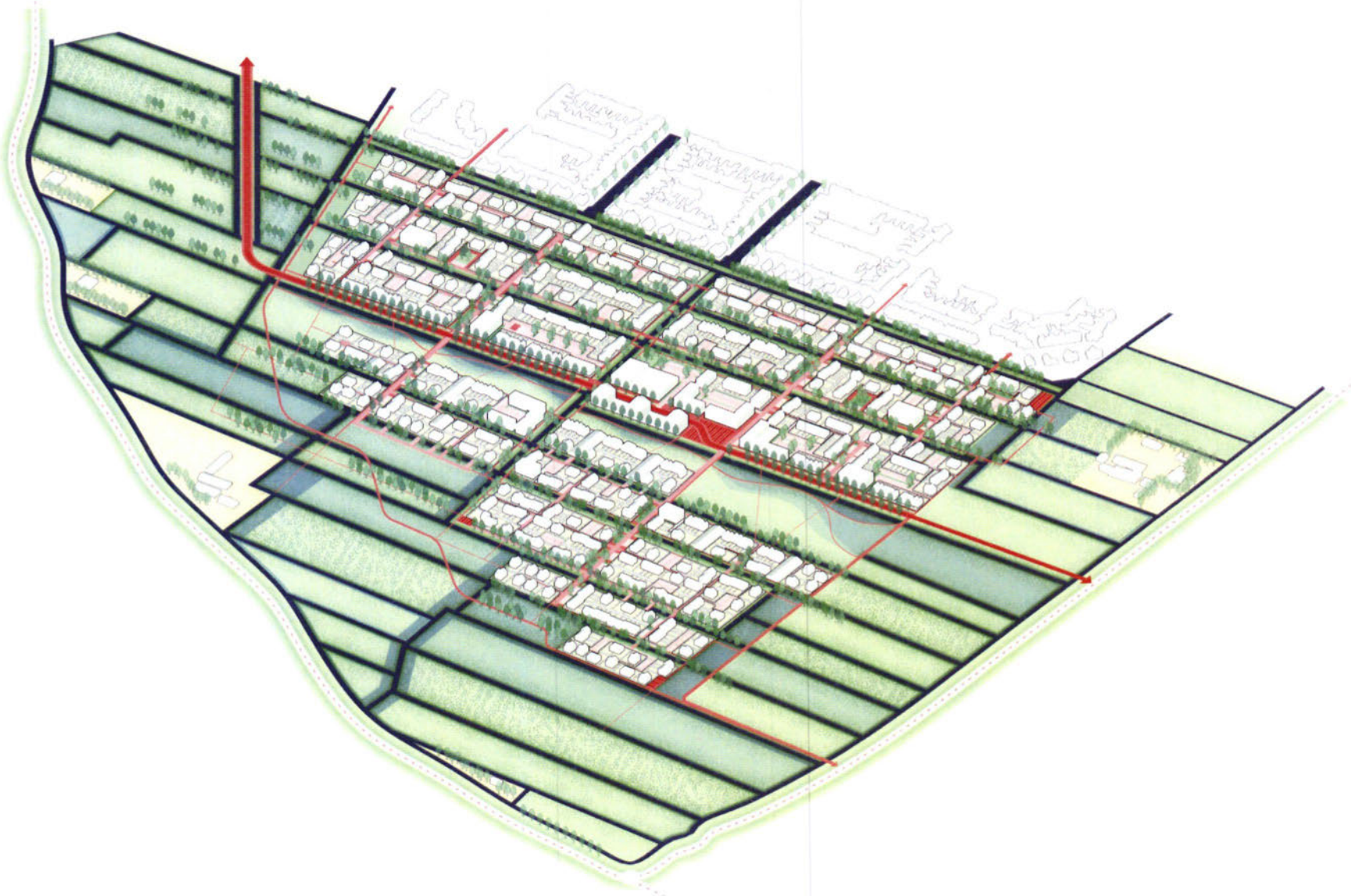
# Voorwoord

Met gepaste trots presenteren wij namens de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam het plan voor woningbouw en bijbehorende voorzieningen in de Lange Weeren te Volendam. 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. Met dit plan kunnen wij voor veel mensen de zo gewenste woonruimte realiseren. Vanwege de ligging van het gebied aan de rand van Volendam is de landschappelijke inpassing een behoorlijke uitdaging geweest. In nauw overleg met alle betrokken partijen is het thans voorliggende plan tot stand gekomen. Een plan waarin rekening gehouden is met de vele diverse belangen, wensen en eisen. Wij staan in de startblokken om door te gaan met de vervolgstappen en vragen daarvoor uw verdere medewerking.

Wij zien uit naar uw positieve reactie!

Marisa Kes, wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling
Angelique Bootsman, wethouder Economische Zaken

# Plan De Lange Weeren



*Illustratie 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 in de toenmalige rijksbufferzone woningbouw mochten realiseren tegen een extra investering in een fonds die voor natuur/landschappelijk doeleinden gereserveerd wordt. De bufferzone 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 (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 vorig jaar, is gestart met het opstellen van dit eigen integrale plan voor De Lange Weeren. Deze versie van het plan is voorgelegd aan de ARO en toegestuurd naar de provincie. Om dit plan als een goed alternatief voor het bestuursakkoord te kunnen beschouwen, was een ruimtelijke verdiepingsslag noodzakelijk. De afgelopen periode is dan ook hard gewerkt aan deze verdere uitwerking van het plan.

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, groen, mobiliteit, maar ook voorzieningen als een school, sport en winkels. We bouwen woningen voor iedere doelgroep en zetten specifiek in op 1/3 sociale huur en 1/3 betaalbare woningen. Woningen die onze gemeente en de regio hard nodig hebben. Woningen die we op dit moment binnenstedelijk niet kunnen realiseren. 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. Ook de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkelingen (ARO) heeft op 29 augustus 2023 zijn zegen over het plan uitgesproken. Het voorliggende plan is daarmee wat ons betreft een volwaardig alternatief voor het bestuursakkoord.

2. Context

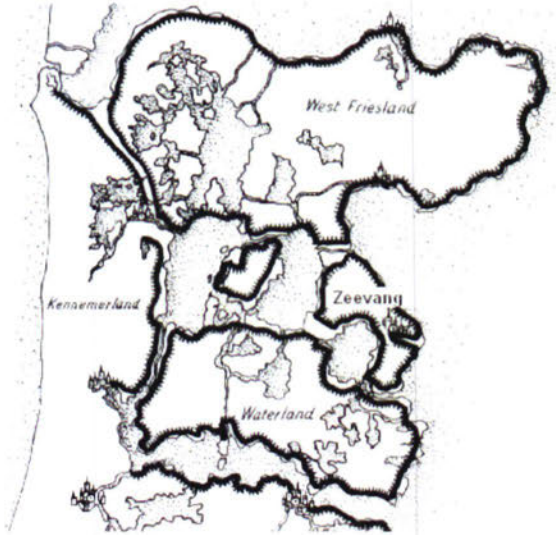
# Historie

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 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.

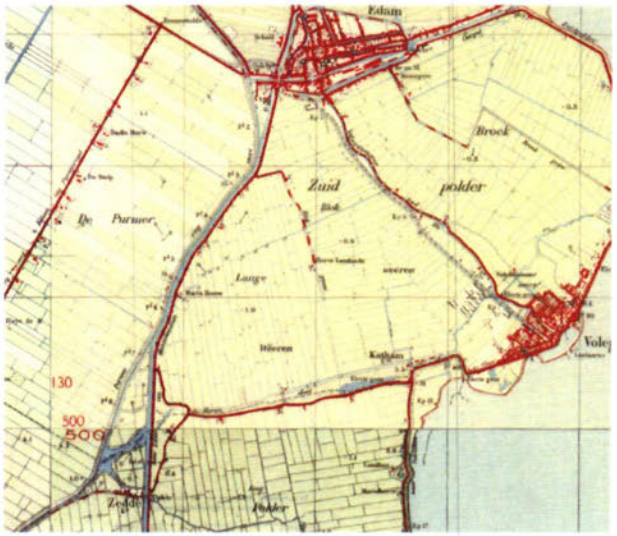
Gedurende de daaropvolgende eeuwen speelde de polder De Lange Weeren een vitale rol in de landbouwproductie van de regio. De vruchtbare bodem maakte intensieve landbouw mogelijk, waardoor het gebied kon bijdragen aan voedselvoorziening. Met de opkomst van stedelijke ontwikkeling en veranderingen in landgebruik 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 grootschalige stedelijke uitbreiding na Tweede Wereldoorlog




Huidige situatie

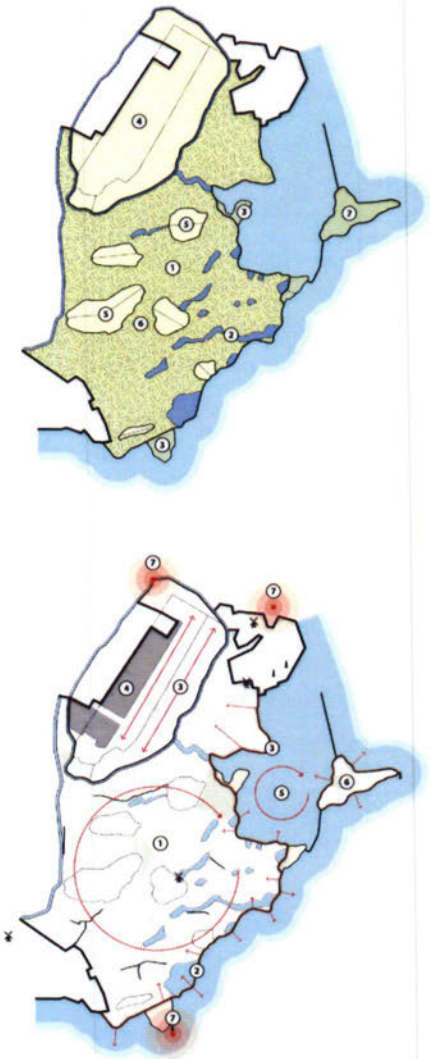
2. Context

# Leidraad landschap en cultuurhistorie

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.






*Bron Leidraad Landschap & Cultuurhistorie 2018*

# Identiteit

De Lange Weeren onderscheidt zich van aangrenzende polders door zijn rol als 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 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 zijn eigen identiteit en fungeert het als een passende overgang tussen bebouwd gebied en het open polderlandschap.



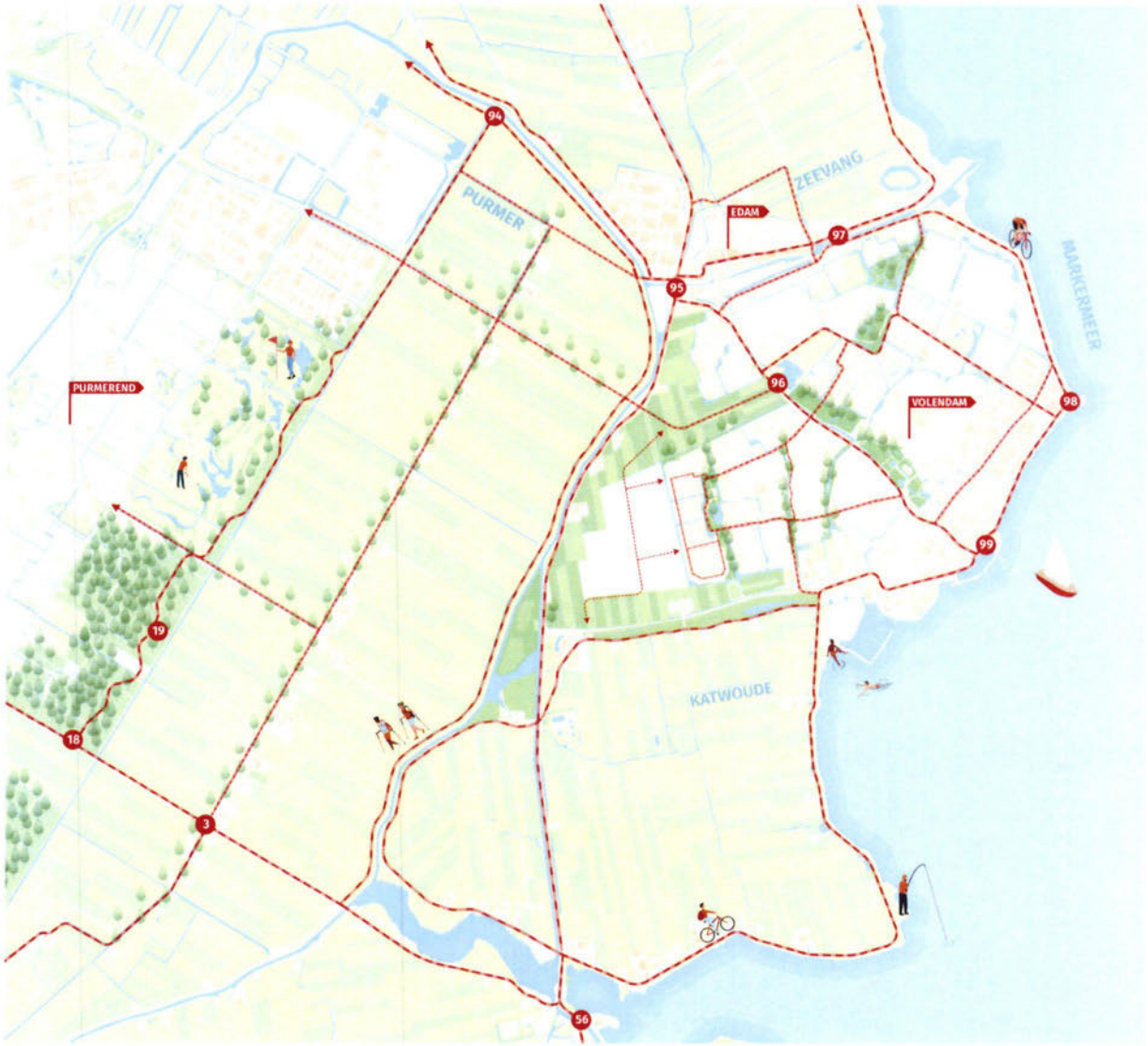

*Landschappelijke identiteit De Lange Weeren*

2. Context

# Recreatief verbonden

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 zijn De Lange Weeren echter niet 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.

Er is vraag naar een doorgaande fietsroute die een verbinding tot stand brengt tussen de Zuiderzeeweg en eindigt aan de noordzijde van de polder van Katwoude. Het implementeren van deze verbinding impliceert de aanleg van een fietstunnel, waardoor een gelijkvloerse kruising met de Zeddeweg wordt vermeden. Daarnaast zal de toekomstige wijk worden verbonden met de aangrenzende Blokgouw, waardoor de voorzieningen in Volendam binnen handbereik zijn voor de nieuwe bewoners van De Lange Weeren.




*Recreatief netwerk De Lange Weeren*

# Bereikbaarheid openbaar vervoer

Op dit moment zijn er diverse buslijnen actief in en rondom de gemeente Edam-Volendam. Het implementeren van een buslijn binnen de toekomstige woonwijk wordt erkend. Deze buslijn zal fungeren als het kloppende hart van de komende wijk, waarbij tevens verschillende openbare voorzieningen aan de route worden verbonden.

Huidig onderzoek richt zich op de optimale ontsluiting van De Lange Weeren via een buslijn. De voorkeur gaat uit naar een route via de Derde Ontsluitingsweg 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).
- Het introduceren van een volledig nieuwe buslijn (wat de voorkeur heeft).

Samen met de Vervoerregio Amsterdam zal in het vervolgproces in overleg worden getreden met de openbaarvervoersdienst om te bepalen wat de mogelijkheden en voorwaarden zijn om een buslijn in De Lange Weeren te introduceren.




*Openbaar vervoer De Lange Weeren*

# Bereikbaarheid auto

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. In het vervolgproces worden de implicaties van deze tweede aansluiting verder onderzocht en moet blijken in hoeverre het mogelijk is om deze autoverbinding te realiseren en onder welke voorwaarden.

Er is bewust gekozen om geen autoverbinding aan te leggen met de aangrenzende Blokgouw. Deze beslissing bevordert langzaam verkeer en voorkomt een toenemende verkeersbelasting in de Blokgouw.




*Autobereikbaarheid De Lange Weeren*

# 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 een sleutelrol 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 hiernaast afgebeelde 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 een stedenbouwkundige schets.

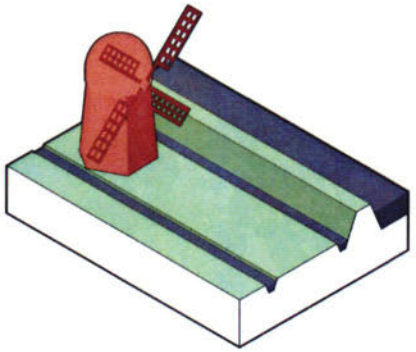
De ambities voor de Lange Weeren zijn:

- **Cultuurhistorisch landschap**
- **Klimaatrobuuste wijk van de toekomst**
- **Versterken van de ecologie en biodiversiteit**
- **Nieuwe dorpsrand van Volendam**
- **Buurten met menselijke maat**
- **Duurzame mobiliteit**

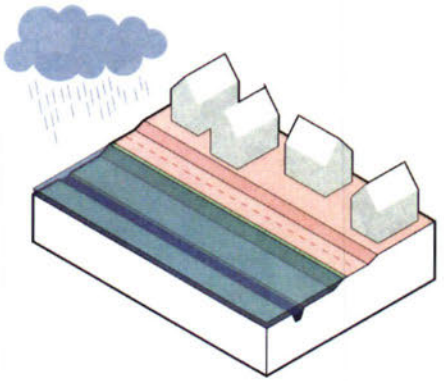


*Structuurplan De Lange Weeren (besproken met Provincie Noord-Holland en ARO juni 2023)*

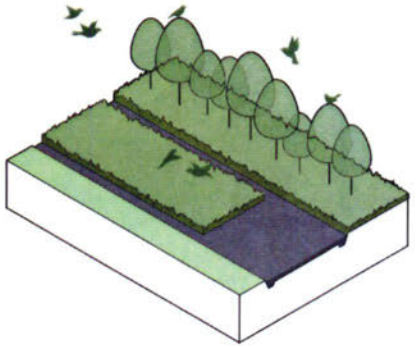
# Ambities De Lange Weeren



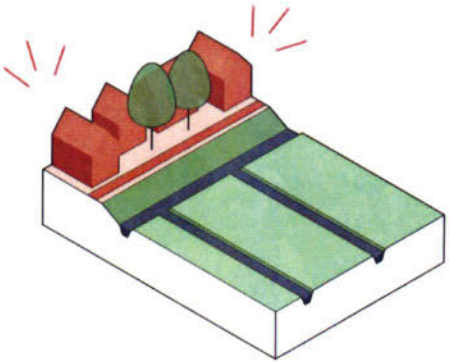
**Cultuurhistorisch landschap**
De cultuurhistorisch waardevolle slagenverkaveling van De Lange Weeren vormt de basis voor de ontwikkeling van de nieuwe wijk.



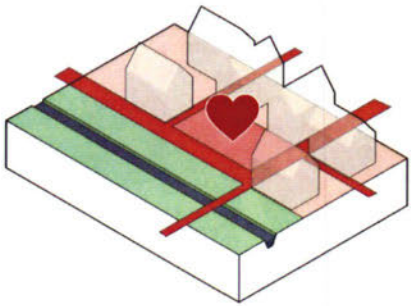
**Klimaatrobuuste wijk van de toekomst**
In De Lange Weeren komen wonen en water samen in een klimaatrobuuste wijk van de toekomst. Hierbij geldt het principe van bodem en water sturend. De wijk wordt enkel opgehoogd waar noodzakelijk, bestaande sloten worden gehandhaafd en de wijk voorziet in de waterbergingsopgave van Volendam.



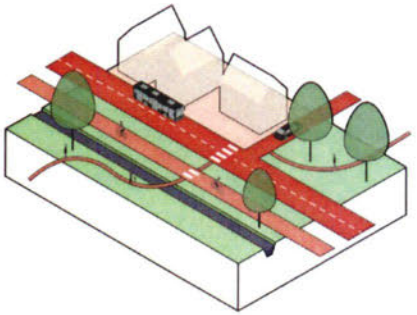
**Versterken van de ecologie en biodiversiteit**
In De Lange Weeren worden de nieuwe woonwijk en het landschap optimaal verweven. Het veenweidelandschap in de flanken transformeert tot een divers veenlandschap met kansen voor ecologie. De sloten en dorpsweide verweven het landschap met de wijk.



**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. 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.

# Duurzaamheid

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.

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% van het aantal woningen in houtbouw (CLT) uitgevoerd met registratie in een materialenpaspoort. In De Lange Weeren zetten we daarmee grote stappen naar circulair bouwen en ontwikkelen. In de Lange Weeren zijn duurzame opties dan ook standaard i.p.v. optioneel. Woningen zijn gasloos en energieneutraal. Er komen voldoende mogelijkheden voor het opladen van elektrische voertuigen. 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.

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 leidend. We zetten bij de ontwikkeling in op een waterbufferingsgebied waarmee we de potentieel maatschappelijk ontwrichtende situatie in de 'Volendammer-meer' willen oplossen.

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.

Naast groen wordt De Lange Weeren natuurinclusief ingericht. We willen onze stedelijke gebieden 'ecologisch verdichten'; 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. We willen dat platte daken binnen De Lange Weeren groen worden ingericht, mits deze niet anderszins worden benut (zoals zonnepanelen). Daarom gaan we onderzoeken hoe we, met bijvoorbeeld bouw- en/of beheersvoorschriften, ecologisch kunnen verdichten of een (meer) natuurinclusieve leefomgeving kunnen bereiken.



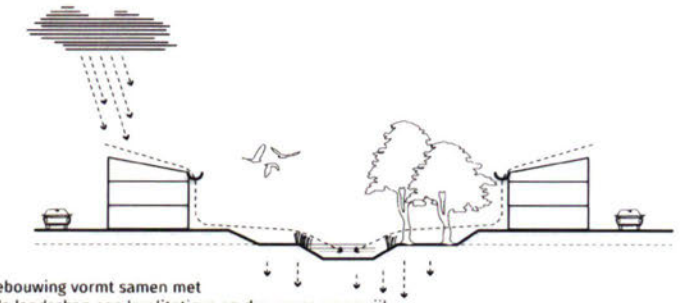
Veenweidelandschap met kenmerkende slagenverkaveling



Beperkte ophoging bouwvelden enkel ten behoeve van
infrastructuur, kabels en leidingen en bebouwing. Groen en water op oorspronkelijk peil.



Groen-blauwe dooradering van de wijk met sloten en openbaar groen.



De nieuwe bebouwing vormt samen met
het bestaande landschap een kwalitatieve en duurzame woonwijk

4. Randvoorwaarden

# Minimaal ophogen bouwvelden

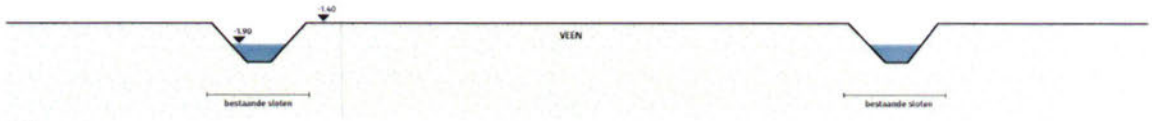
Op basis van de principes van bodem en water sturend, en in samenhang met de integrale waterbergingsopgave, kiezen we ervoor om De Lange Weeren beperkt op te hogen. Hierdoor kan het bestaande landschap, de ecologie en het waterhuishouden zo veel mogelijk behouden blijven, is er minder zand nodig voor 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. Het openbaar groen en de sloten blijven onaangetast.

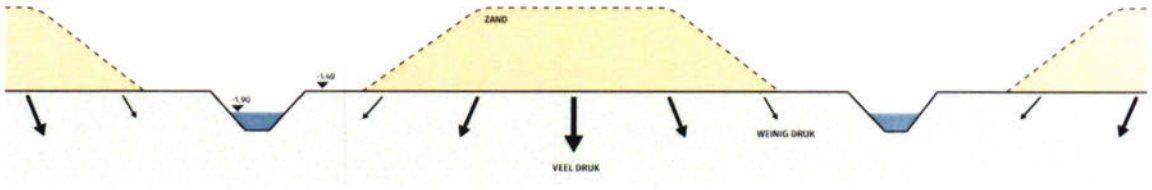
Door middel van voorbelasting wordt voor de opgehoogde delen de benodigde stabiliteit bereikt. Na de zettingsperiode wordt het overtollige zand afgegraven en waar mogelijk hergebruikt binnen het project. Vervolgens worden de sloten verbreed tot minimaal 6 meter.

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 -0,85 m NAP om zo de benodigde drooglegging te kunnen realiseren. De tuinen en bebouwing liggen hoger ten opzichte van de straat.

Op deze manier voorzien de watergangen en het openbaar groen in de wijk in bergingscapaciteit. De openbare straten blijven ook bij hevige regenval droog.



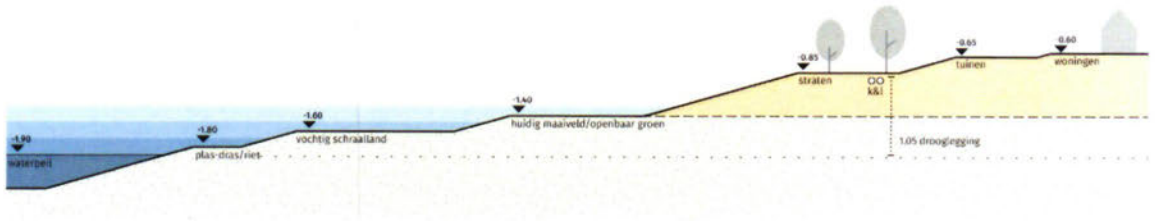

*Huidige situatie*




*Zettingsperiode*




*Eindsituatie*




*Principedoorsnede hoogtepeilen*

4. Randvoorwaarden

# Waterbeheer

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 wordt ten noorden van De Lange Weeren momenteel de Zuiderzeeweg aangelegd, wat gevolgen heeft voor het functioneren van het watersysteem van Volendam.

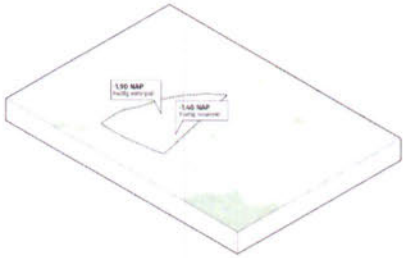
Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van de wijk De Lange Weeren is het integraal oplossen van de gecombineerde waterbergingsopgave van Volendam, die wordt geschat op 150.000 m3.

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:

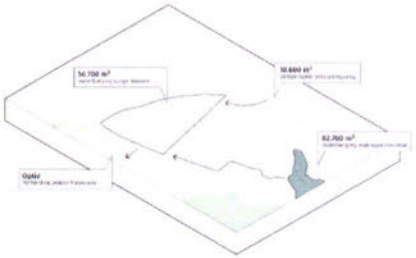
1. De huidige situatie
2. De huidige situatie inclusief de Zuiderzeeweg en een verhoging van de kade rondom het Volendammermeer.
3. De toekomstige situatie waarin ook het verkavelingsplan van De Lange Weeren is opgenomen.

Voor deze situaties zijn verschillende extreme neerslagscenario's doorgerekend (T10, T100, T1000). Op de kaart op de volgende pagina wordt de maximale waterdiepte weergegeven bij een langdurige bui (twee dagen) met een herhalingstijd van 1.000 jaar. In de drie overzichtskaarten is duidelijk te zien dat de verhoging van de kademuur de wateroverlast in het Volendammermeer oplost. 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 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.

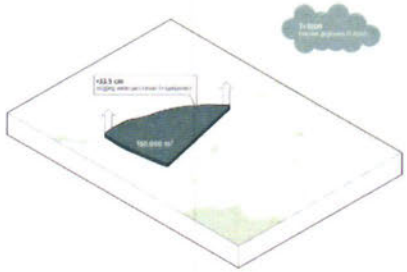
Het berekende potentiële bergingsvolume in De Lange Weeren is met dit ontwerp ruim 200.000 m3. Dit bergingsvolume wordt zelfs bij het T1000-neerslagscenario nog niet volledig benut, wat ruim voldoet aan de bergingsopgave.



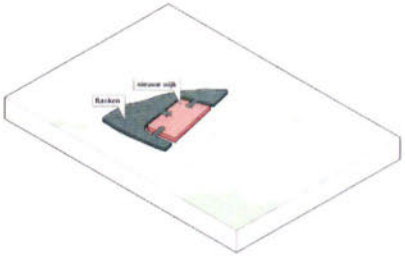

**Behoud bestaande maaiveldhoogte en waterpeil**
De Lange Weeren wordt ontwikkeld op basis van het huidige maaiveld- en waterpeil. De huidige waterhuishouding vormt de basis.



**Theoretische waterbergingsopgave**
De theoretische waterbergingsopgave voor De Lange Weeren bedraagt 150.000 m3.

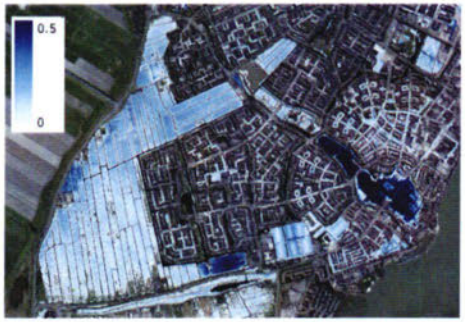


**T=1000 bui**
Bij een T=1000 bui betekent dit voor het huidige areaal van de polder De Lange Weeren een peilstijging van 33,5 cm.

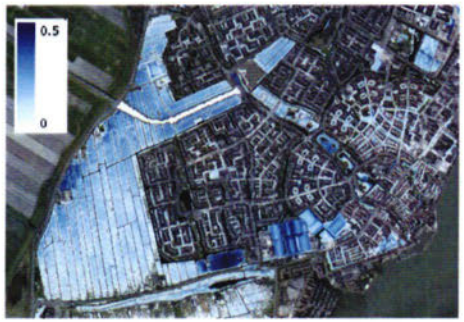


**Integratie waterbegingsopgave en woningbouwopgave**
Bij de bouw van De Lange Weeren is het uitgangspunt om de waterbergingsopgave optimaal te integreren in zowel de nieuwe woonwijk als in de omliggende flanken.

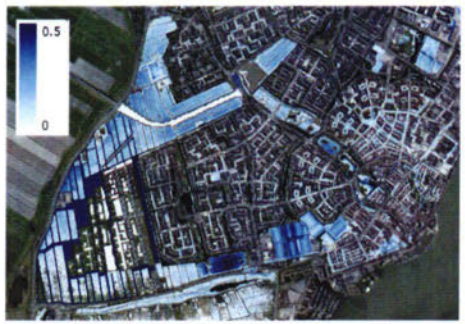
# Waterbeheer




*Huidige situatie*




*Referentiesituatie: Zuiderzeeweg en kadeverhoging Volendammermeer*




*Toekomst: ontwikkeling De Lange Weeren*

*Overzichtskaarten doorrekening hydraulisch model bij T=1000*







*Kaartbeeld waterdiepte T=1000 de Lange Weeren*

5. Plan

# Stedenbouwkundige schets

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.

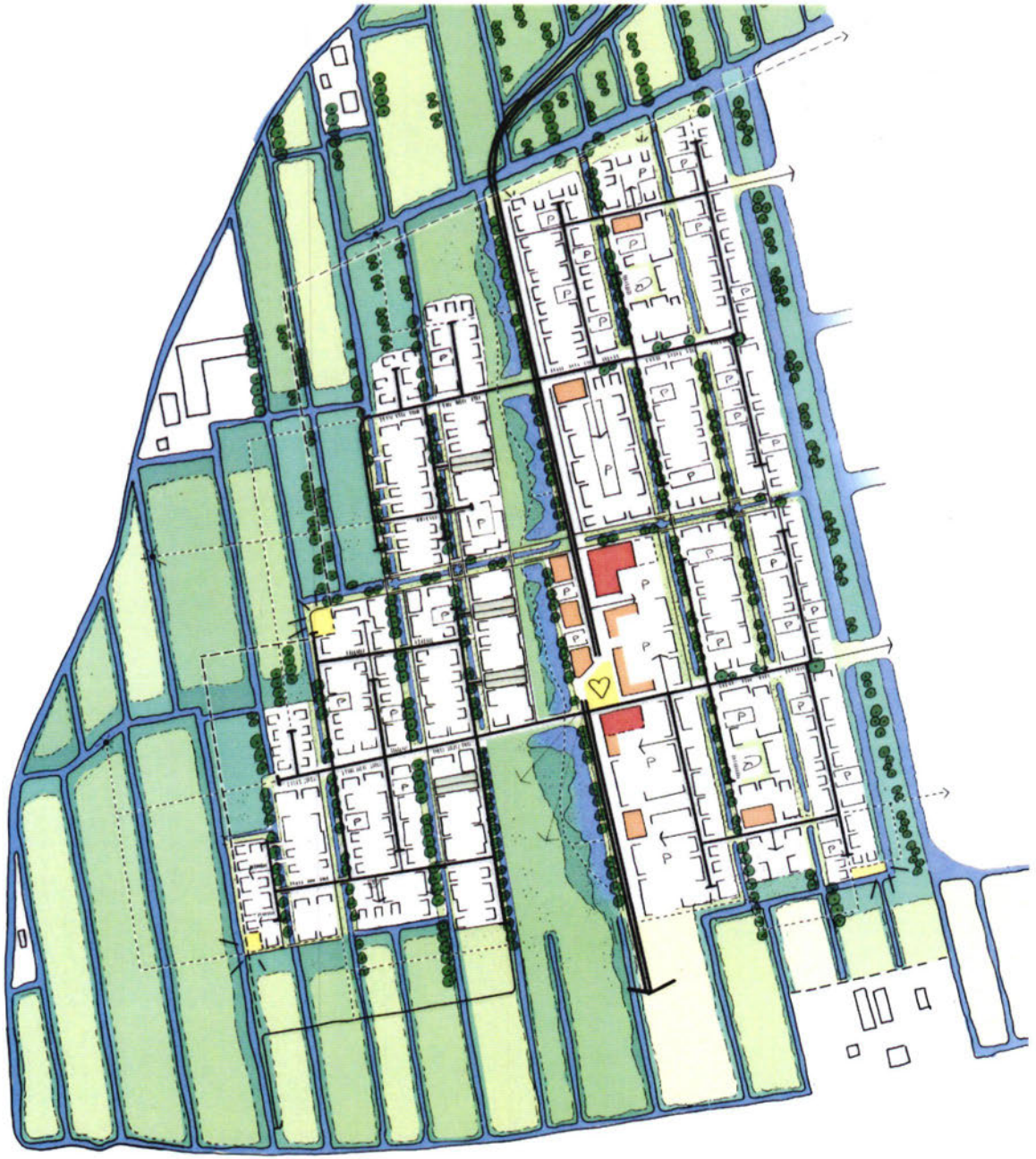
De rand van de wijk presenteert zich als nieuwe dorpsrand van Volendam. Een gedifferentieerde rand toont soms een nieuw markant dorps silhouette en ligt dan weer verscholen achter de kenmerkende singelbeplanting.

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, vind het Lange Weeren wijkfeest plaats en herinneren lange zichtlijnen aan de nabijheid van het landschap, ook in het hart van de wijk.

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 en verbindt zo de vier kwadranten van de wijk met de centraal gelegen school en sportvoorzieningen. Via een fijnmazig netwerk van fiets- en voetpaden zijn de buurten, het hart en de flank optimaal verbonden.



5. Plan

# Stedenbouwkundige schets



*Impressie dorpsrand en flanken*

5. Plan

# Stedenbouwkundige schets




**Randvoorwaarden en begrenzing**
De begrenzing van De Lange Weeren wordt gevormd door een vrijwaringszone vanaf de hoofdontsluiting van de Zeddeweg en de N247 van 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.



**Slagenlandschap als basis voor het stedenbouwkundig plan**
Het kenmerkende slagenlandschap van De Lange Weeren vormt de basis voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk. De langgerekte kavels (slagen) en de sloten zijn hierin leidend. Ook de kenmerkende openheid van het gebied krijgt een centrale plek in het plan.



**Behoud van bestaande sloten**
De bestaande sloten worden zo veel mogelijk behouden en vormen daarmee het raamwerk van de verkaveling van de nieuwe woonwijk. In het hart van het gebied wordt de hoekverdraaiing in de slagenverkaveling aangegrepen om het hart van de wijk op een bijzondere manier vorm te geven.

5. Plan

# Stedenbouwkundige schets



**Verbinding met aangrenzende wijk Blokgouw**
In de dwarsrichting wordt De Lange Weeren verbonden met de aangrenzende wijk de Blokgouw. Door middel van visuele verbindingen en nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen worden de twee wijken optimaal op elkaar aangesloten.



**Landschappelijke verankering in nieuw veenlandschap**
Door de strategie van beperkt ophogen wordt de nieuwe wijk optimaal verweven met het landschap. In de flank ontstaat een gevarieerd landschap met bijzondere kwaliteiten voor recreatie, ecologie en waterberging. Het landschap dooradert de wijk door middel van een groen-blauw netwerk van sloten en dorpsweides.



**Duurzaam mobiliteitsnetwerk**
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. De wijk wordt voor autoverkeer verdeeld in vier kwadranten.

5. Plan

# Mobiliteit - voetgangers en fietsers

Het paden- en wegennetwerk in De Lange Weeren is gebaseerd op de principes van duurzame mobiliteit, waarbij de voetganger een centrale rol inneemt. Fietsers betreden het gebied via de hoofdfietsroute vanaf de Zuiderzeeweg en verlaten De Lange Weeren door de nieuw te creëren fietstunnel onder de Zeddeweg, die richting Katwoude leidt. Deze hoofdfietsroute bestaat uit een tweerichtingsfietspad dat een snelle doorgang door De Lange Weeren mogelijk maakt. Vanaf de hoofdfietsroute bewegen fietsers zich naar hun bestemming via een uitgebreid netwerk van straten, waar zowel fietsers als auto's dezelfde ruimte delen. Daarnaast zijn er twee verbindingen met de aangrenzende Blokgouw, wat het centrum van Volendam gemakkelijk bereikbaar maakt.

De gehele Lange Weeren is toegankelijk voor voetgangers. De straten in de woonwijk hebben een erfachtig profiel, waardoor auto's te gast zijn en er ruimte is voor voetgangers. Naast de straten is er een hiërarchisch padennetwerk dat deel uitmaakt van een groter recreatief netwerk. Zo zijn de flanken verbonden met de parkruimte ten noorden van de Blokgouw, waardoor een grote hardlooproute ontstaat rondom de dorpsrand van Volendam. De noord-zuid georiënteerde groen-blauwe structuren in de wijk zijn voornamelijk bestemd voor voetgangers en geven de wandelroutes een groen karakter. Bovendien wordt er een belangrijk kindlint geïntroduceerd in het hart van de wijk. Dit wordt gerealiseerd door de centraal gelegen groen-blauwe as te verbinden met de nieuwe basisschool, alle noord-zuid georiënteerde paden en het recreatielandschap in de flanken.

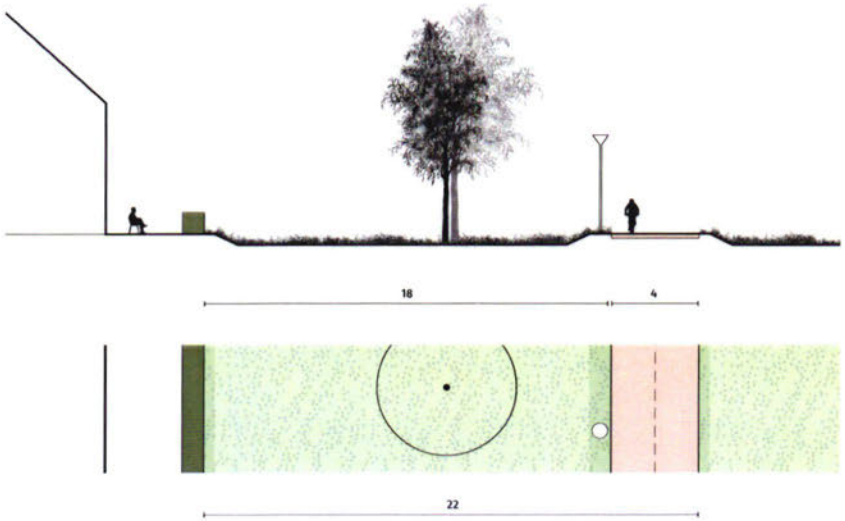


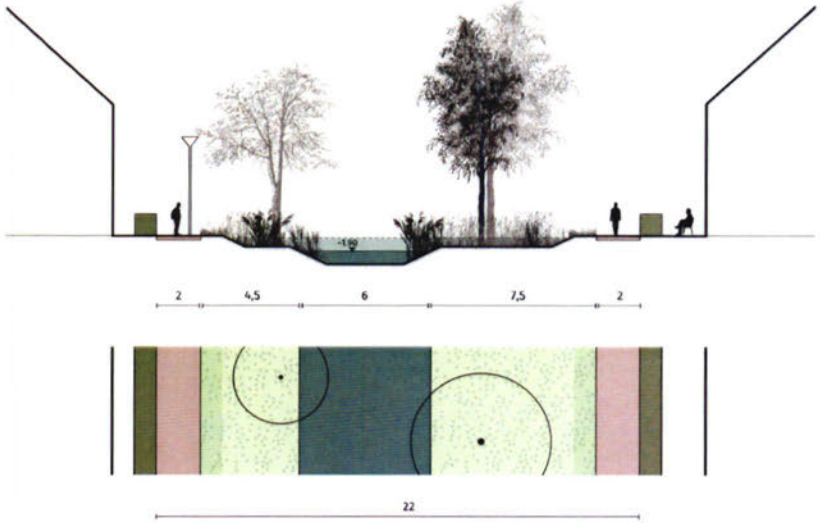
Voetgangersgebied

Fietser en voetganger

Vrijliggend fietspad

# Mobiliteit - voetgangers en fietsers






*Losliggend fietspad in de flanken*



*Kindlint in de groen-blauwe aders in de wijk*

5. Plan

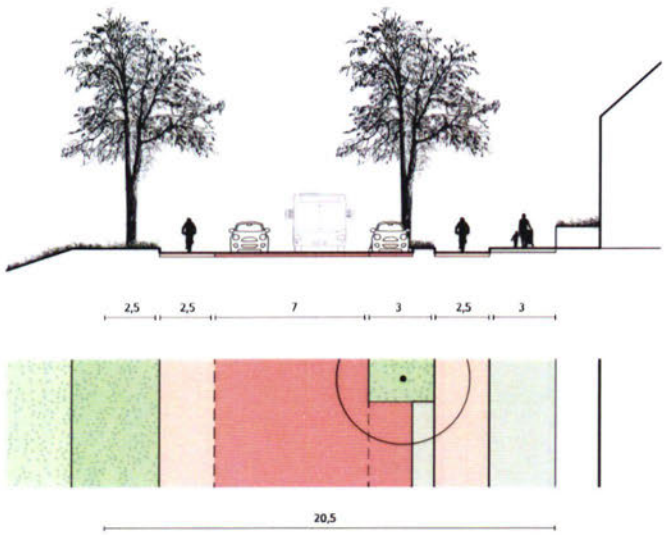
# Mobiliteit - gemotoriseerd verkeer en parkeren

Het stratenpatroon voor auto en bus kent een duidelijke hiërarchie in De Lange Weeren. Centraal in het plan is de hoofdontsluiting, waar fietsers, bussen en auto's De Lange Weeren betreden via de Zuiderzeeweg. De bus zal de wijk verlaten via de Zeddeweg. In het vervolgtraject wordt onderzocht of de verbinding met de Zeddeweg ook geschikt is voor autoverkeer. Het autoverkeer zal zich vanaf de hoofdstraat verder door de wijk verspreiden via twee dwarsstraten, elk met twee rondgangen door de wijk. Aan deze rondgangen bevinden zich smalle straten die zijn ontworpen volgens een erfprofiel. Dit netwerk van vaak doodlopende straten maakt het mogelijk dat een groot aantal woningen op eigen terrein kan parkeren.

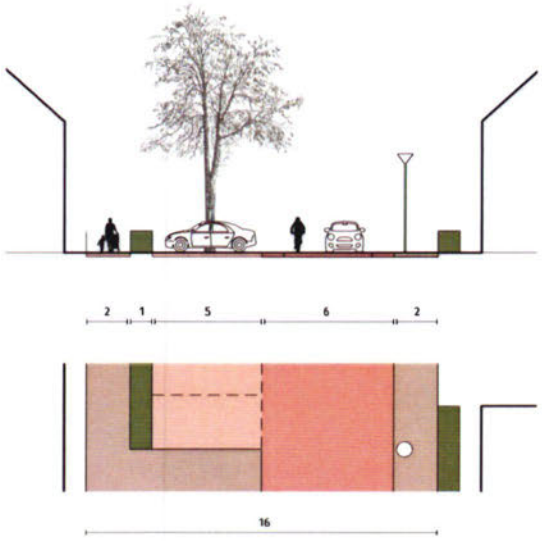
Daarnaast worden verschillende parkeeroplossingen in de openbare ruimte aangeboden, zoals parkeerkoffers en parkeren op straat. Op locaties met een hoge concentratie van woningen, vooral langs de hoofdontsluiting, worden parkeerhoven gecreëerd binnen afgesloten bouwblokken. Daarnaast worden afsluitbare parkeerschuren geïntroduceerd, waar onder andere bedrijfsbusjes met waardevol gereedschap veilig kunnen worden geparkeerd.



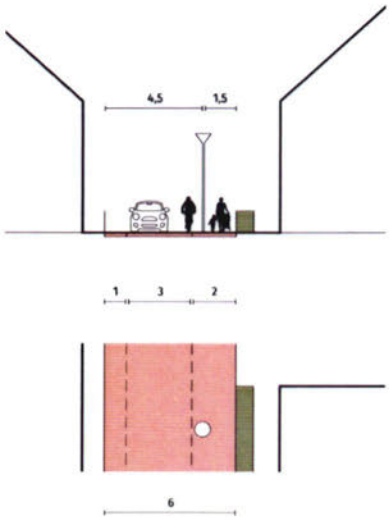
# Mobiliteit - gemotoriseerd verkeer en parkeren




Hoofdstraat met ruimte voor bus




Dwarsstraten




Woonstraten



Hoofdstraat met ruimte voor bus



Dwarsstraten



Woonstraten

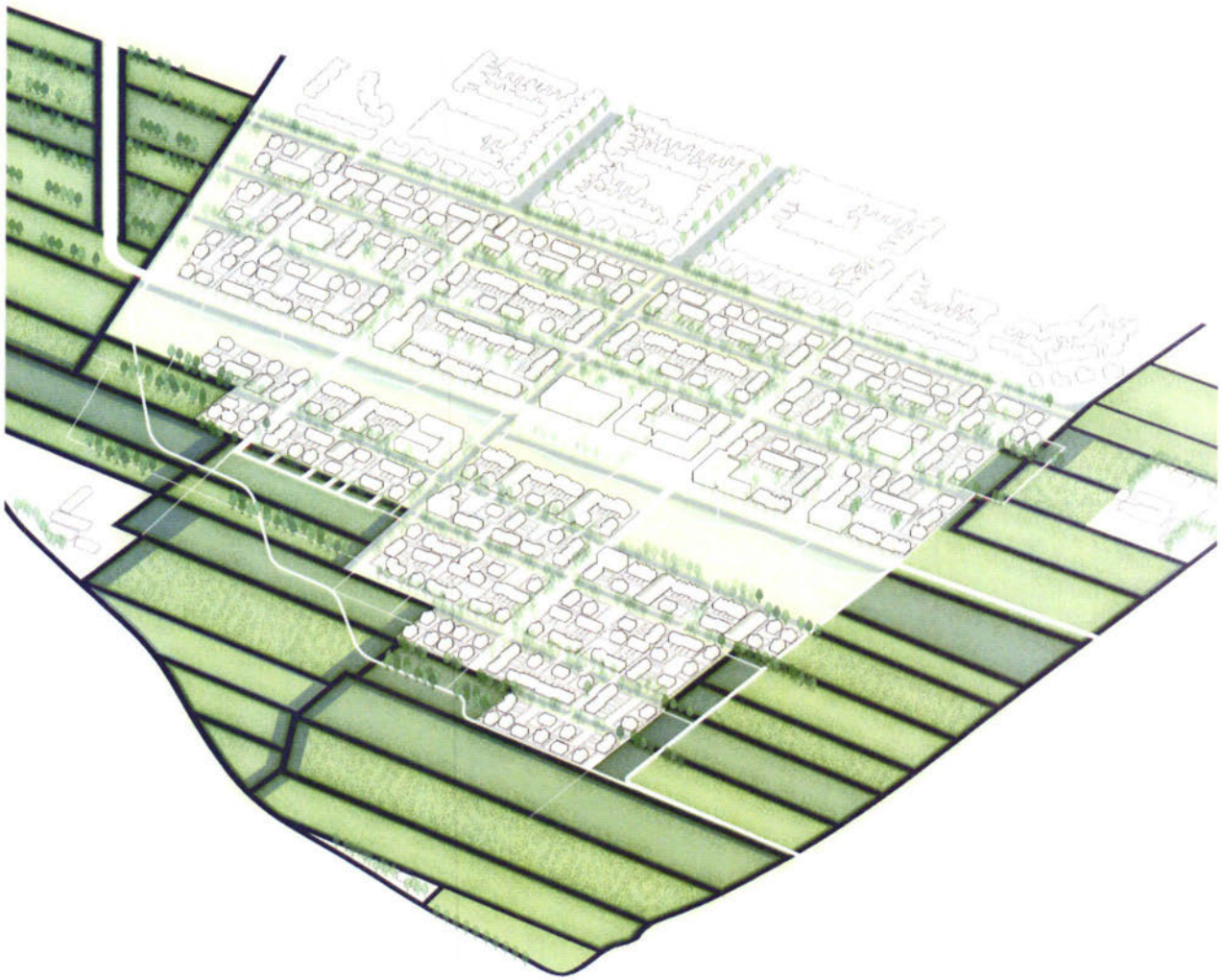
5. Plan

# Landschappelijke flank

Rondom de wijk ligt de landschappelijk flank. Hier transformeert het huidige veenweidelandschap naar een divers veenlandschap met afwisselend kruidenrijk grasland, schraalland, rietlanden en 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. Voor de nieuwe dorpsrand zal in de uitwerking extra aandacht worden besteed aan het vastleggen van de randvoorwaarden betreffende de overgangen tussen de wijk en het landschap.



5. Plan

# Landschappelijke flank



*Impressie dorpsrand en flanken*

5. Plan

# Landschappelijke flank - ecologie

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 (Derde ontsluitingsweg) worden, zowel in de flank als in de woonwijk, wilgen- en elzensingels toegepast.

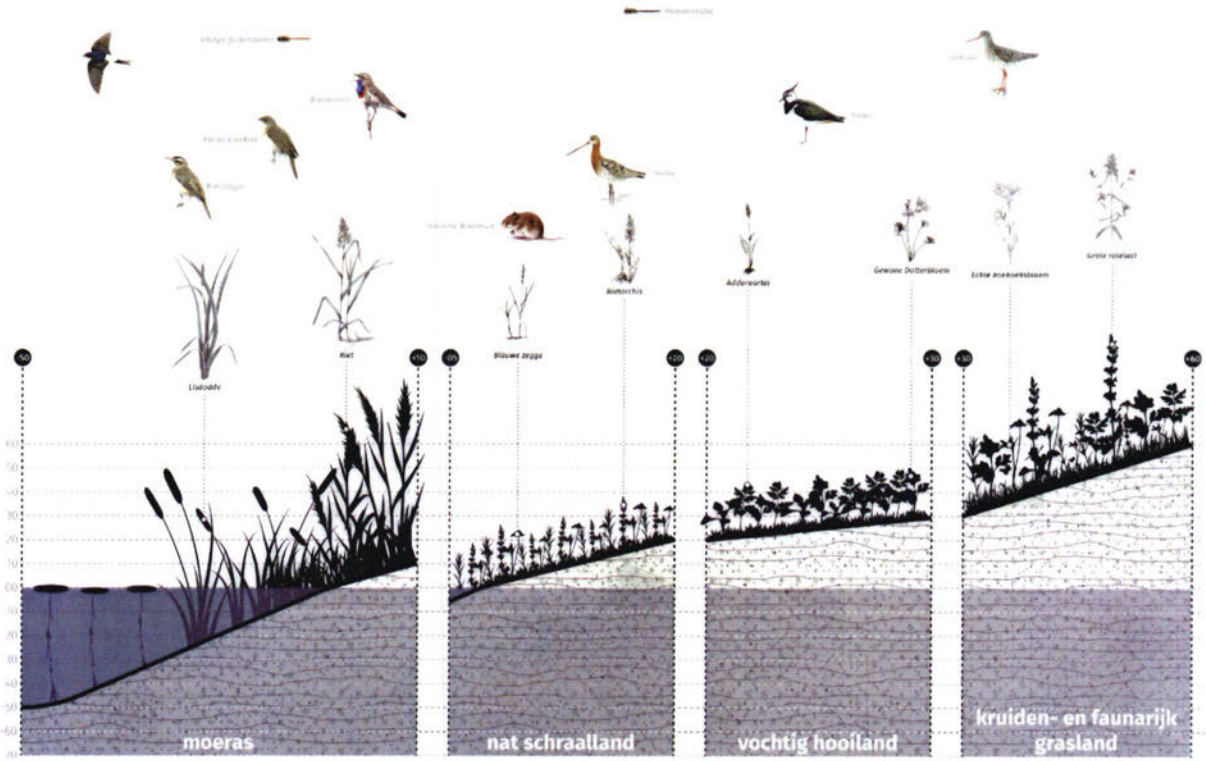
De flanken zijn integraal onderdeel van de ontwikkeling van De Lange Weeren. Het landschapsbeheer van de flanken komt in beheer bij de gemeente. In de uitwerking van het plan wordt het landschapsplan voor de flanken in samenwerking met een ecoloog verder uitgewerkt.



veenweide



veen




*Biotopen in landschappelijke flank De Lange Weeren*

# Landschappelijke flank - referenties



*Gebiedseigen landschap en beplanting*



*Recreatief gebruik van het water*



*Recreatief padennetwerk*



*Suppen vanuit de achtertuin*



*Nieuwe dorpsrand met dorps silhouette*



*Nieuwe dorpsrand met publieke plekken aan het landschap*

# Overgangen dorpsrand - profielen



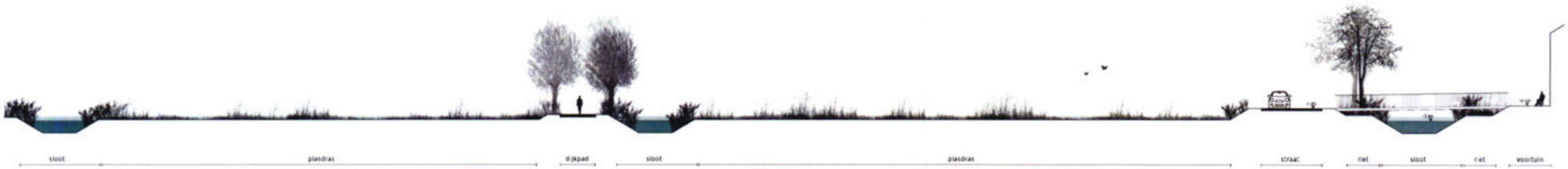




**Doorsnede A - openbare paden en pleintjes aan het landschap**

# Overgangen dorpsrand - profielen




**Doorsnede B - woonstraten met bruggen aan het landschap**




**Doorsnede C - woonstraten aan het landschap**

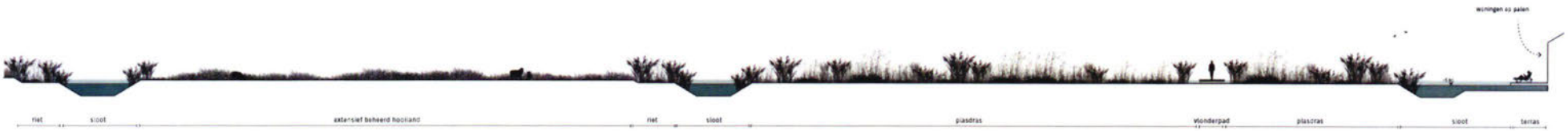
# Overgangen dorpsrand - profielen







**Doorsnede D - verlaagde tuinen aan het landschap**




**Doorsnede E - woningen met terras, drijvende of paalwoningen aan het landschap**

# Overgangen dorpsrand - referenties



*Woningen met verlaagde tuinen*



*Woningen met terras aan het landschap*



*Dorpsrand aan het open landschap*



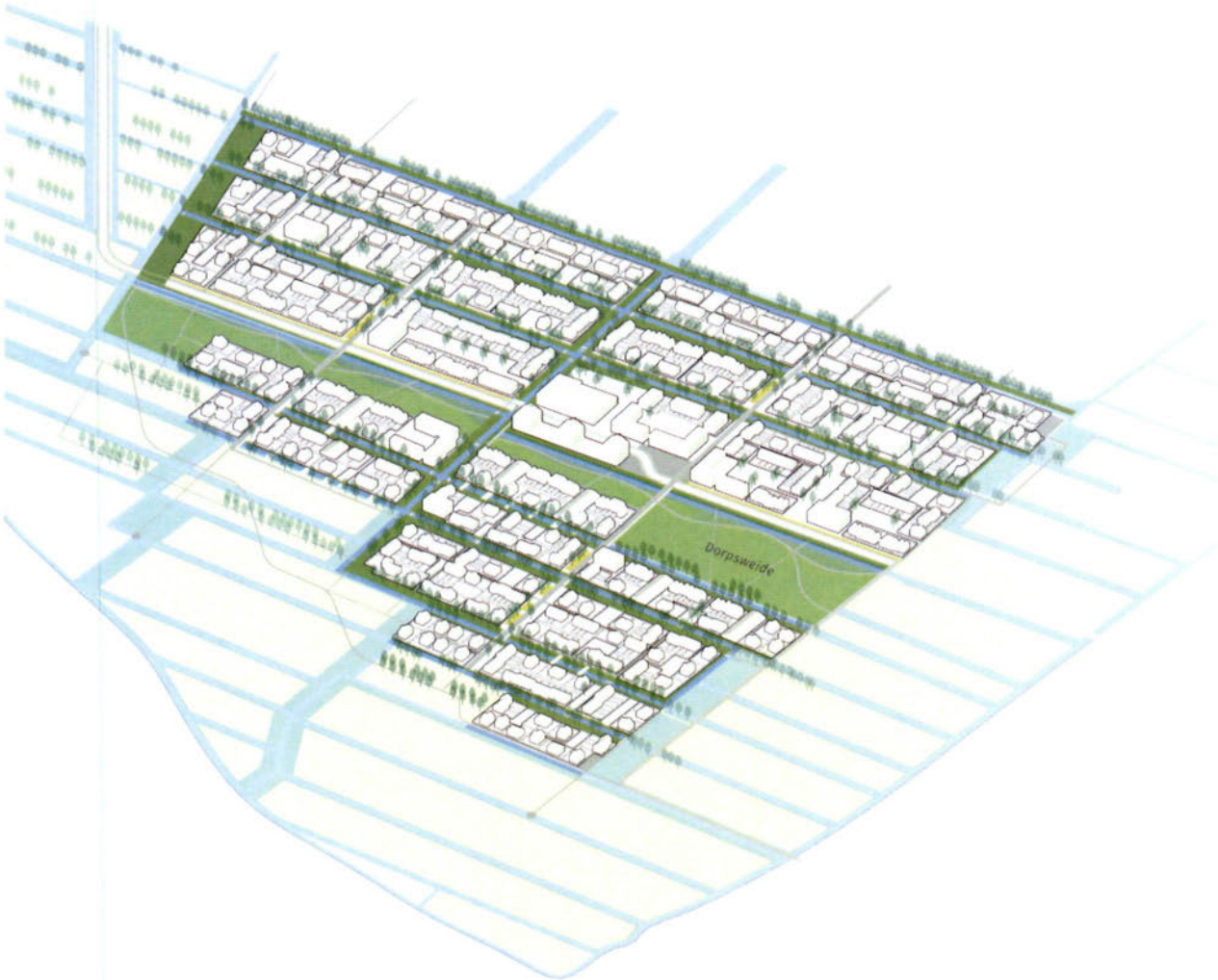
*Woningen met terras direct aan het water*

5. Plan

# Groenblauwe dooradering

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.



5. Plan

# Groenblauwe dooradering



*Impressie Dorpsweide*

# Groenblauwe dooradering - profielen Dorpsweide







**Doorsnede G**




**Doorsnede H**

# Groenblauwe dooradering - referenties Dorpsweide



Gebiedseigen parkinrichting; dijkjes, hades, riet- en grasland



Vlonderpaden

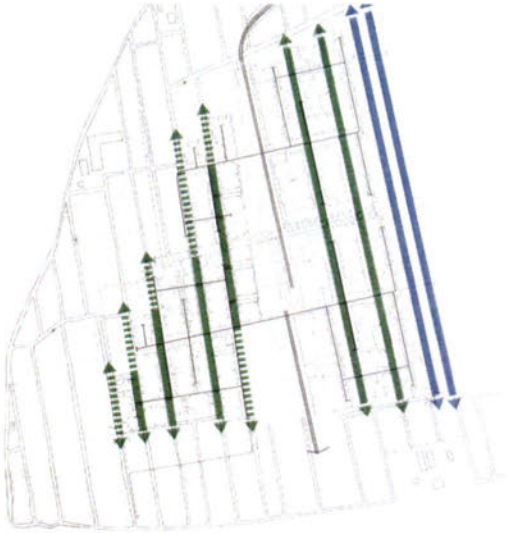


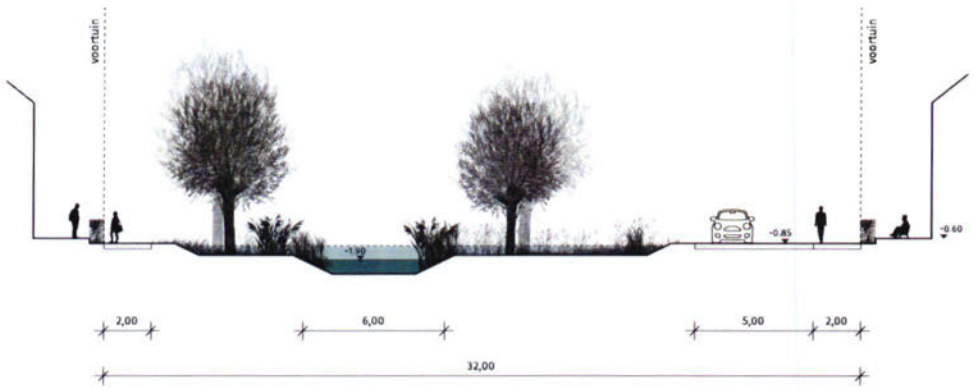
Beleefpaden

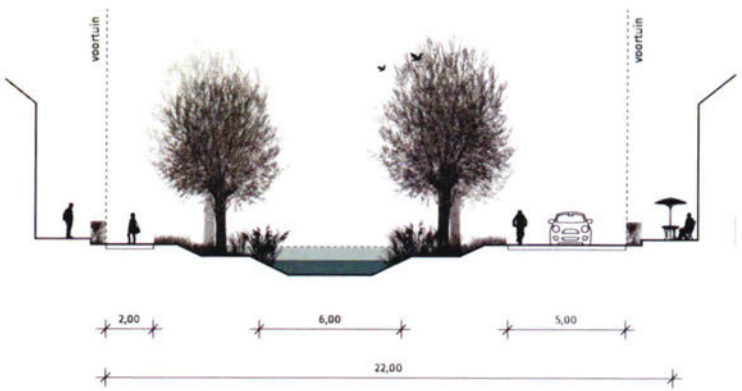


Duurzaam landschapsbeheer

# Groenblauwe dooradering - profielen wonen aan het water





# Groenblauwe dooradering - referenties wonen aan het water



*Brede watergang met hogere begroeiing grenzend aan Blokgouw*



*Groenstrook langs watergang waar aan gerecreëerd kan worden*



*Fietsen en wandelen langs de groene blauwe dooradering*



*Achtertuinen grenzend aan de watergang*

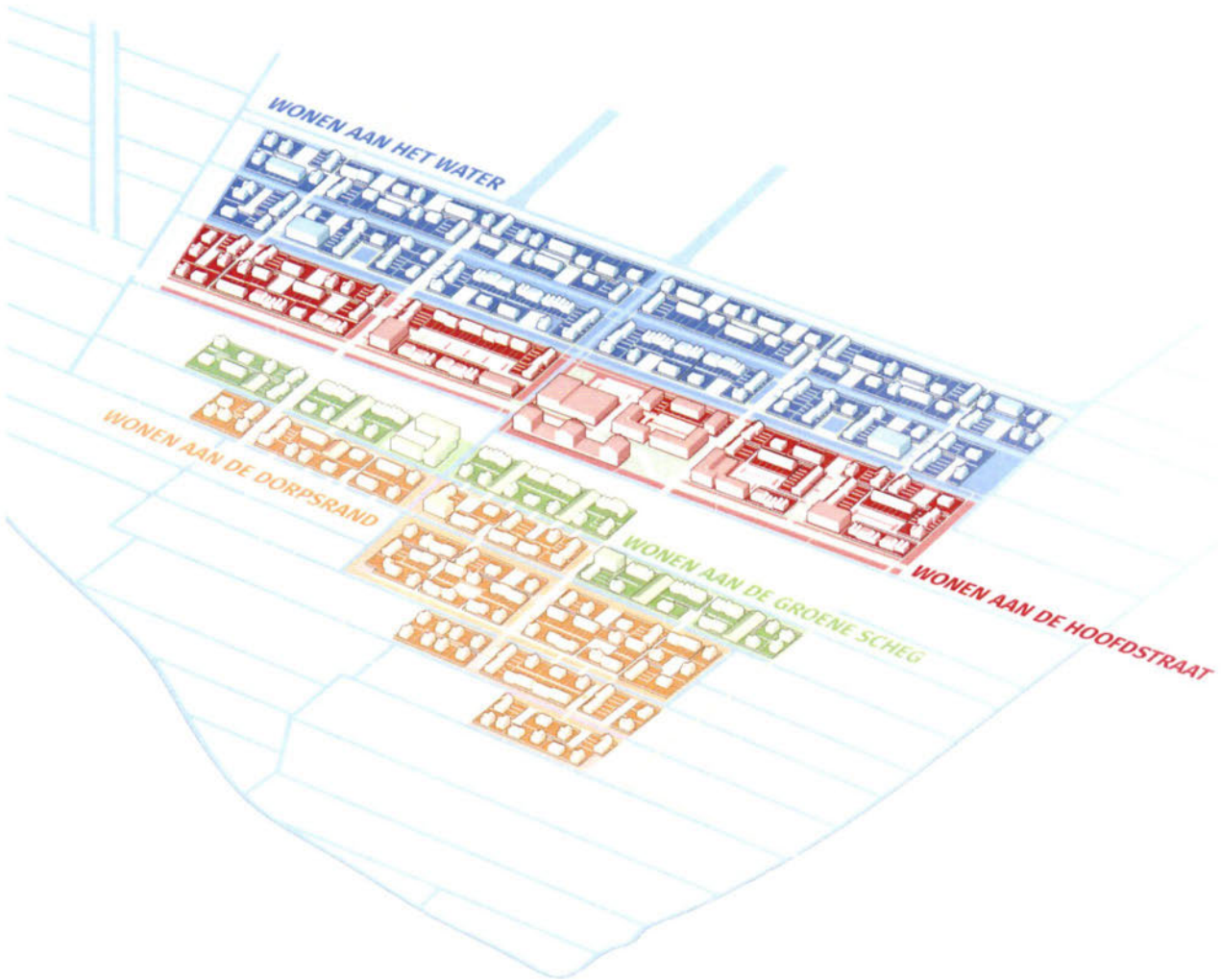
5. Plan

# Wonen

De Lange Weeren biedt plaats aan 1160 woningen met een verdeling van 1/3 sociaal, 1/3 betaalbare woningen en 1/3 vrij. De wijk wordt opgebouwd uit 70% grondgebonden woningen en 30% gestapeld. Daarnaast wordt er publiek programma voorzien in de vorm van een school, sporthal, buurtsupermarkt, huisartsenpost en een ontmoetingsruimte.

De Lange Weeren wordt een diverse woonwijk.
Een aaneenschakeling van diverse woonbuurtjes vormen vier onderscheidende woonmillieus; wonen aan het water, wonen aan de hoofdstraat, wonen aan de dorpsweide en wonen aan de dorpsrand.

De buurtjes zijn gegroepeerd rondom een gezamenlijke openbare ruimte waardoor ontmoeting en sociale cohesie wordt gestimuleerd.



5. Plan

# Wonen



*Wonen aan het plein op de rand van het open landschap (Klein Kadoelen, Amsterdam)*



*Wonen aan een buurtplein (Blaricummermeent, Blaricum)*

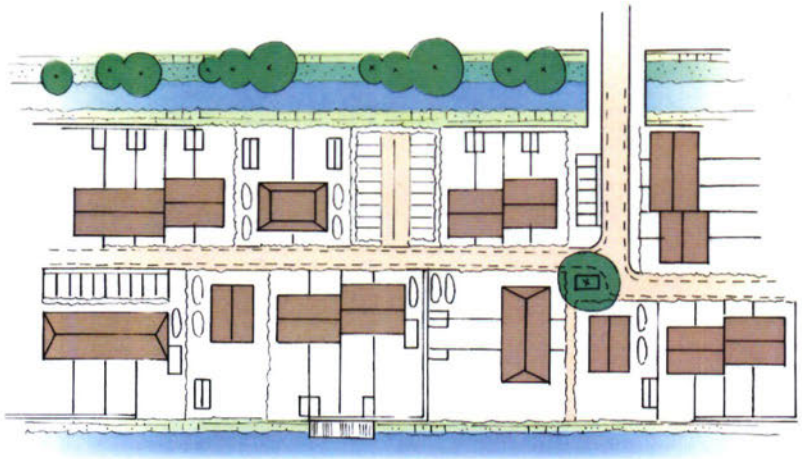


*Wonen aan de Dorpsweide*

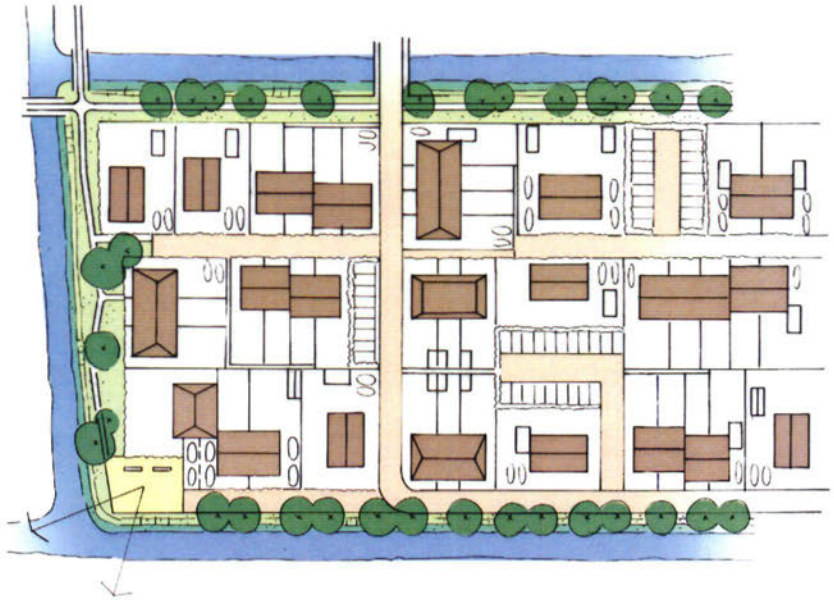


*Wonen aan het water*

# Proefverkavelingen

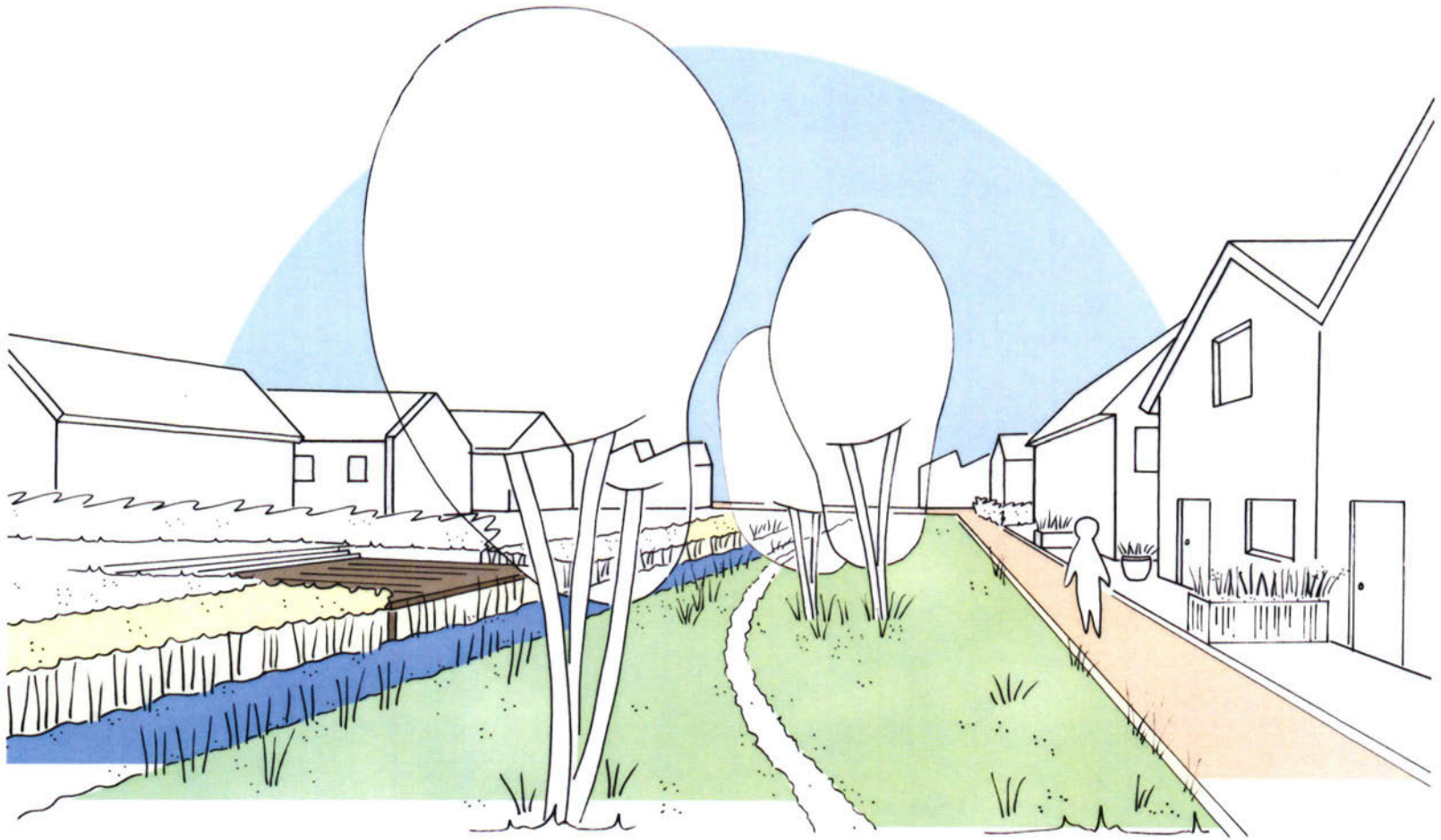


**Wonen aan het water**
Bewoners grenzen met hun achtertuin aan het water en hebben de mogelijkheid om aan te meren aan een vlonder. De woonstraat die toegang biedt tot de woningen kent een as-verspringing. Hierdoor worden lange zichtlijnen onderbroken en ontstaat een klein pleintje aan de straat.



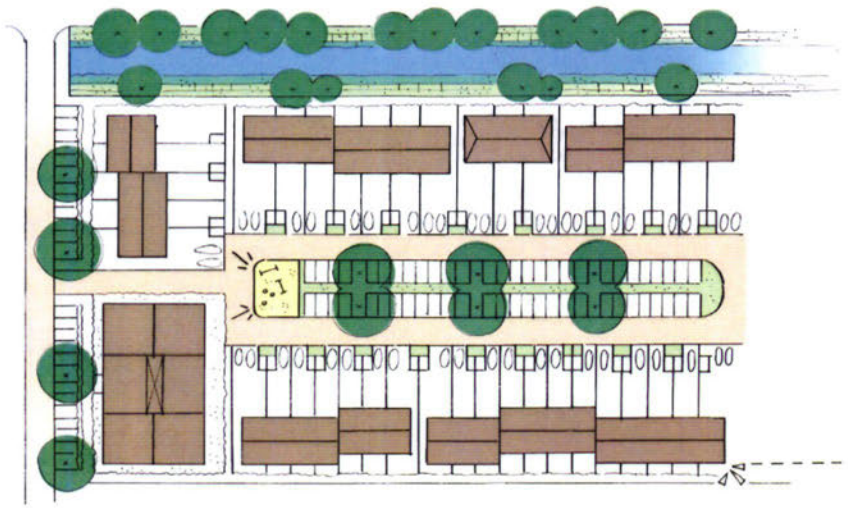
**Wonen aan de dorpsrand**
In de dorpsrand wordt er naar variatie in dakrichtingen, verspringende rooilijnen en fraaie hoekaccenten gezocht om een levendig en gevarieerd dorps silhouette te creëren. Op de hoek bevindt zich een pleintje met uitzicht op het open landschap. Dit levendige pleintje is verbonden met wandelpaden in de flanken en aan het kindlint.

# Proefverkavelingen

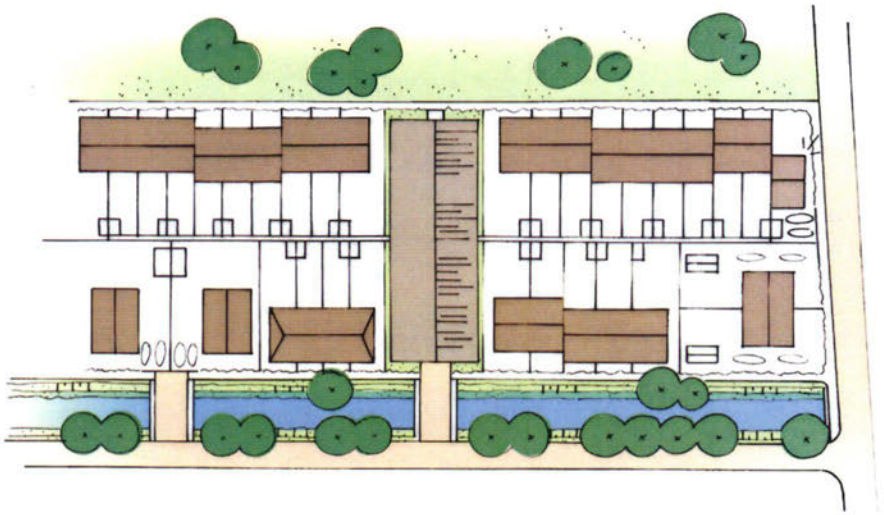


*Impressie groen-blauwe dooradering*

# Proefverkavelingen



**Wonen aan de hoofdstraat**
In het centrum van het dorp bevinden zich langere rijwoningen die een duidelijke wand creëren langs de hoofdstraat. Binnen het afgesloten bouwblok wordt er ruimte geboden aan parkeren en een speeltuintje. Vanaf de straat is er direct zicht op de groene speelvoorziening, terwijl het parkeren buiten het zicht blijft, zelfs vanaf de toegangsweg binnen het bouwblok.



**Wonen aan de Dorpsweide**
Langs de Dorpsweide bevinden zich langere rijwoningen die een duidelijke wand vormen aan de groene ruimte. De Dorpsweide biedt gelegenheid voor recreatie voor de bewoners in de buurt. Het parkeren is ondergebracht in ruime parkeerschuren die zich tussen de rijwoningen bevinden. De parkeerschuren bieden een veilige plek voor het parkeren van busjes met kostbaar gereedschap en zorgen ervoor dat het parkeren aan het zicht wordt onttrokken.

# Proefverkavelingen



*Impressie woonstraat*

# Financiële paragraaf

Begin 2011 heeft de gemeente Edam-Volendam het bestuursakkoord Pilot Waterland ondertekend. Waterland heeft betrekking op de ontwikkeling van de toen nog rijksbufferzone Amsterdam-Purmerend. De ontwikkeling van De Lange Weeren moest per woning € 10.000 euro generen om te kunnen investeren in groene en recreatieve waarden in de rijksbufferzone. Eind 2019 biedt de provincie Noord-Holland ruimte om in de geest van bestuursakkoord een alternatief plan in te dienen. Mocht de gemeente Edam-Volendam met een goed kwalitatief plan komen met aantoonbare extra investering in de kwaliteit van het landschap dan kan dit plan een alternatief zijn voor investering in een fonds.

In dit plan wordt op basis van 1160 woningen afgerond € 11,6 miljoen euro geïnvesteerd aan extra kwaliteit die een reguliere gebiedsontwikkeling overstijgt. De investeringen worden gedaan op het gebied van natuur, water en landschap en recreatie en zijn onder te verdelen in een vijftal projecten. Hieronder leest u een toelichting van deze projecten.



**1. Project groenzicht**
In tegenstelling tot een reguliere gebiedsontwikkeling waar gemiddeld 0,4 bomen per inwoner worden aangeplant passen we in De Lange Weeren de ambitieuze stelregel 3-30-300 toe. 3 bomen zichtbaar vanuit elke woning, 30% boombedekking van de openbare ruimte en 300 meter tot het dichtstbijzijnde park. Dit zorgt direct voor meer schaduw en minder hittestress. De wijk krijgt hiermee een groener karakter en is klimaatadaptiever. In het plangebied worden niet alleen kleine en jonge bomen geplant maar ook bomen met een grotere plantmaat. Dit zijn oudere en hiermee relatief grote bomen. Wanneer het project Groenzicht verder is uitgewerkt zal dit worden afgestemd met de verschillende belanghebbenden.

*De extra investering in het project groenzicht bedraagt ca. € 750.000,-*



**2. Project recreatie in de flanken**
In de flanken wordt met respect voor de natuur volop ingezet op recreatie. Zo komen er diverse wandelen fietspaden, bruggen, picknickplaatsen, speelplekken, loopsteigers en plekken om het water te benutten om bijvoorbeeld te kanoën of te suppen. Dit is een goede aanvulling op de recreatieve routes in de gemeente, waarbij natuurbeleving een belangrijk uitgangspunt is. Samen met de bewoners zullen wij het project recreatie verder uitwerken. Wanneer het project Recreatie verder is uitgewerkt zal dit worden afgestemd met de verschillende belanghebbenden.

*De extra investering in het project recreatie bedraagt ca. € 1.925.000,-*



**3. Project plasdras (waterbergingszone)**
Het landschap rond De Lange Weeren vormt een verbindende schakel tussen de historische veengebieden en de IJe. Het nieuwe plan koestert en ontwikkelt de uiterlijke kenmerken van het nog aanwezige veenweidelandschap. Het huidige veenweidelandschap in de flanken transformeert tot natte natuur en bloemrijk grasland met recreatiemogelijkheden. De flanken worden deels afgegraven om waterbergingszones en plasdrasgebieden te creëren. Door het maaiveld in de flanken te verlagen worden de natuurwaarden en waterbergingscapaciteit voor geheel Volendam verbeterd. Zo is de omgeving in de toekomst beter bestand tegen regenwateroverlast, wordt de waterkwaliteit verbeterd en wordt bodemdaling tegengegaan. Het gedeeltelijk verlagen van het maaiveld en het dieper en breder maken van bestaande sloten in zowel het stedelijke gebied als in de flanken leidt tot een toename van biodiversiteit en wateropvangcapaciteit. Dit komt ten goede aan de lokale (weide)vogelpopulatie, aan de groei van kruidenrijke graslanden en het sluit naadloos aan bij de integratie met het omringende natuurlijke landschap. Om de weidebodem voedselarmer te maken, kunnen lisdodden worden geplant. De lisdodden kunnen worden geoogst en afgevoerd, waardoor zich steeds minder voedingsstoffen in de bodem bevinden. Op dit moment wordt het landschap gekenmerkt als agrarische grond met beperkte natuurwaarden. Met dit project wordt circa de helft van het landschap omgezet in een natuurgebied.

Om een duurzame, klimaatbestendige woonwijk te realiseren waarin we zowel de nieuwe woonwijk als heel Volendam beschermen tegen wateroverlast, is een drooglegging van het te bebouwen gebied van ca 0,8 m benodigd. Het project De Lange Weeren wordt in samenhang met de bescherming van de Volendammermeer beschouwd. De waterberging van de Volendammermeer krijgt in de nieuwe situatie een plek in De Lange Weeren. Om dit te bereiken, hebben we besloten om in zowel het stedelijk gebied als in de flanken de bestaande sloten te verbreden en dieper te maken. We hebben ook de ambitie om het waterpeilgebied De Lange Weeren te verbinden met het waterpeil polder Katwoude, zodat we nog meer bergingscapaciteit kunnen realiseren. Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt samen met het Hoogheemraadschap. Door deze maatregelen komen wij tegemoet aan de wensen van het Hoogheemraadschap en bouwen wij een klimaatadaptieve woonwijk.
De begeleiding en het onderhoud van het project plasdras zal door de gemeente verricht worden Het meerjarenonderhoud en de begeleiding van het project plasdras is in beeld gebracht. Dit bedraagt ca. € 112.000,- per jaar excl. btw. Dit bedrag is opgenomen voor de komende vijf jaar zodat de eerste jaren van het begeleiden en onderhouden zijn gedekt en daarna zal het onderhouden worden opgenomen in de begroting van de gemeente. Als het project plasdras verder is uitgewerkt zal dit worden afgestemd met de verschillende belanghebbenden.

*De extra investering in het project plasdras bedraagt ca. € 5.650.000,-*

# Financiële paragraaf





**4. Project duurzame mobiliteit**
De opzet van het plan zoekt een logische voortzetting en opwaardering van de huidige doorlopende en kwalitatieve regionale fietsnetwerk. Er wordt daarom in de flanken een langzaam verkeersroute aangelegd en aangesloten op het regionale (fiets-)padennetwerk doormiddel van een fietstunnel onder de Zeddeweg. Het toepassen van een regionale fietsroute en een fietstunnel onder de Zeddeweg versterkt het STOMP-principe. Bij de realisatie van de fietstunnel willen wij ook een nieuwe waterverbinding realiseren, zodat wij het waterpeil polder Katwoude aansluiten op het waterpeil de Lange Weeren. Deze koppelkans is zeer gewenst vanuit het Hoogheemraadschap en wij gaan hier ons dat ook hard voor maken of dit technisch uitvoerbaar is.

*De extra investering in het project duurzame mobiliteit bedraagt ca. € 2.952.000,-*

**5. Inbrengwaarde gronden flanken**
Om de kwalitatieve impuls te kunnen geven aan de gronden in de flanken en deze op een hoog niveau te onderhouden is het noodzakelijk om de gronden te verwerven als gemeente. Voor de inbrengwaarde hiervan is rekening gehouden met een bedrag van € 0,90 per vierkante meter inclusief bijkomende kosten (k.k. en notariskosten etc.). De inbrengwaarde is gecalculeerd op € 6,- per m2. Een deel daarvan is toerekenbaar aan de extra kwaliteit, daarom wordt een bedrag van € 0,90 per m2 opgenomen in dit hoofdstuk.

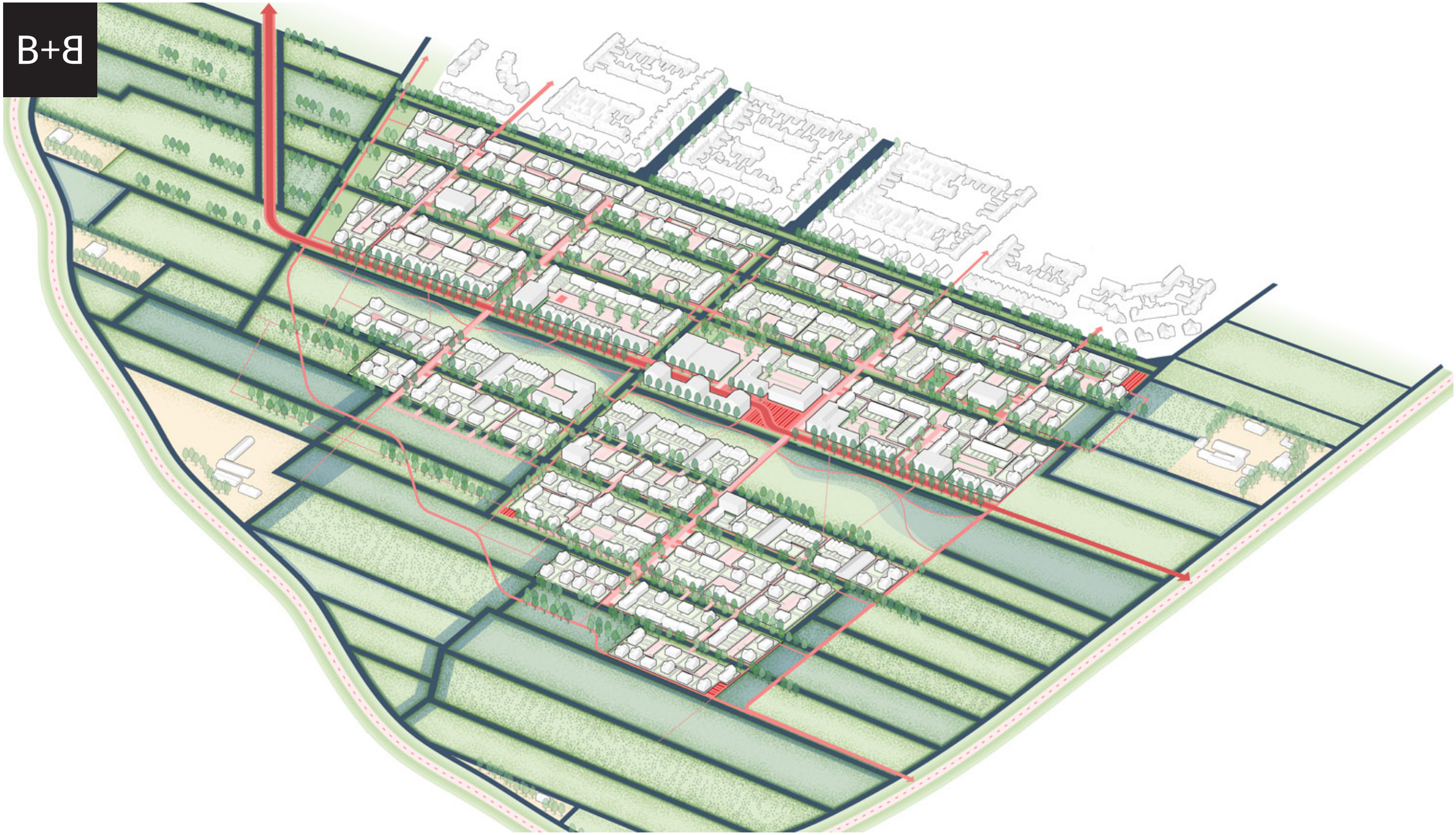
*De extra investering t.b.v. inbrengwaarde flanken bedraagt ca. € 406.000,-*




**Bureau B+B**
**Stedebouw en**
**Landschapsarchitectuur**

Kraanspoor 1
1033 SC Amsterdam

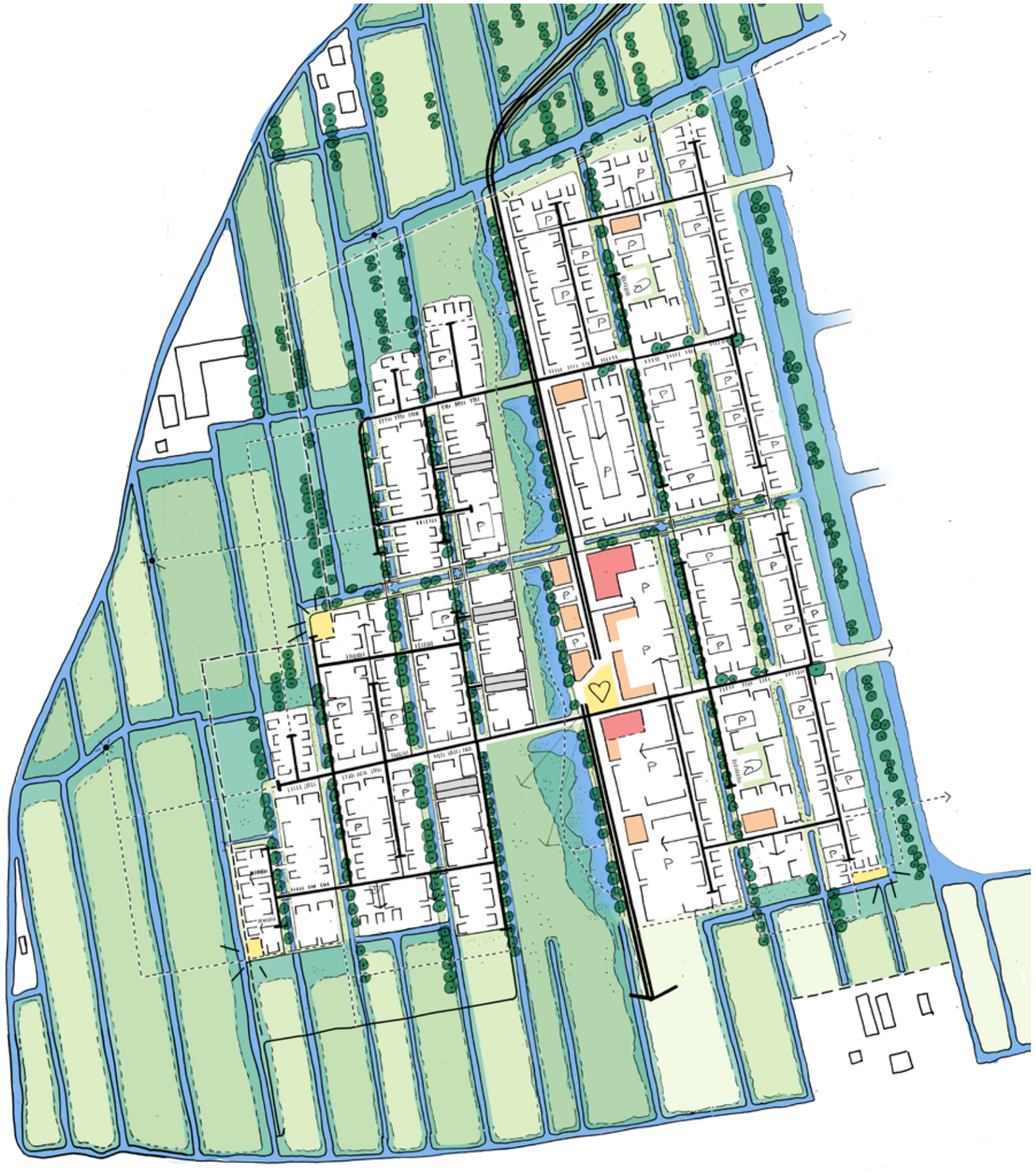
+31 (0)20 62 39 801
www.bplusb.nl




# De Lange Weeren, Volendam
# Commissievergadering Ruimte

20-11-2023

De Lange Weeren, Volendam
landschappelijke inpassing nieuwe woonwijk
Nieuwe dorpsrand van Volendam.



# De Lange Weeren, gebaseerd op slagenverkaveling en slotenpatroon, enkel ophogen waar noodzakelijk.



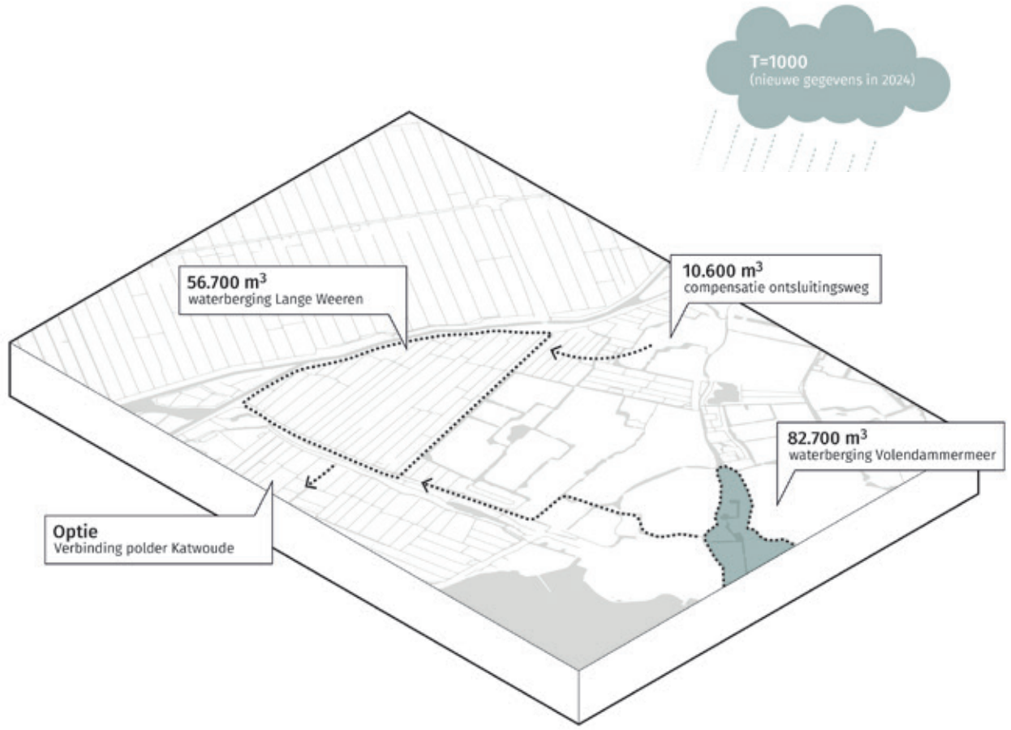
Veenweidelandschap met kenmerkende slagenverkaveling

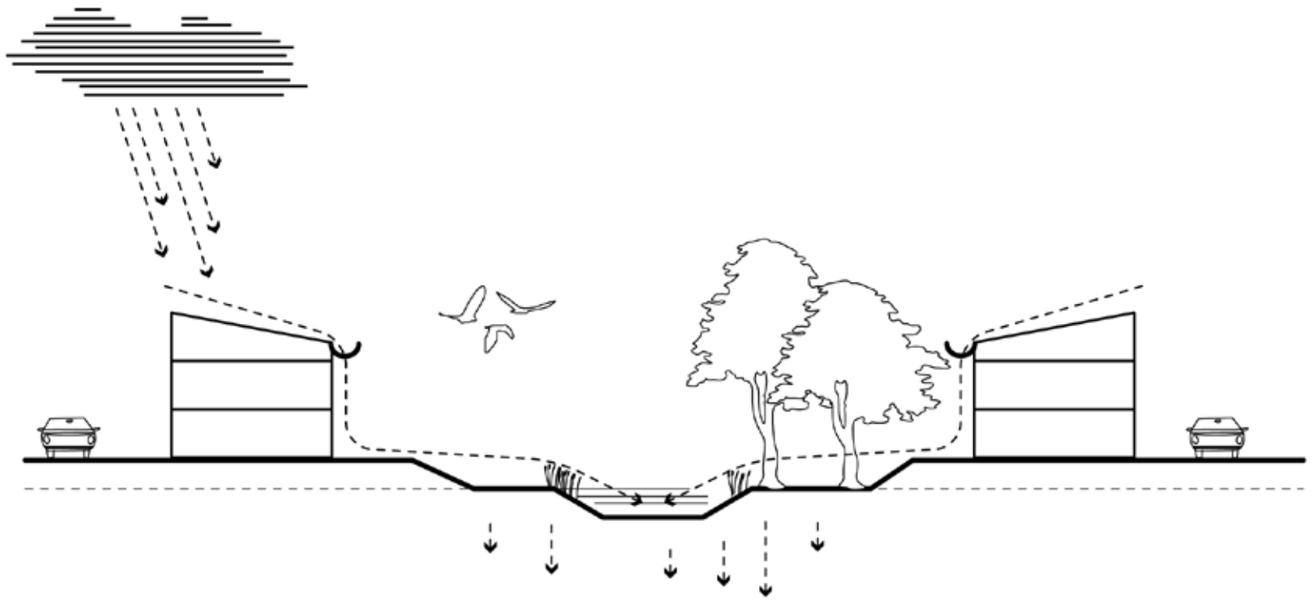


Beperkte ophoging bouwvelden enkel ten behoeve van
infrastructuur, kabels en leidingen en bebouwing. Groen en water op oorspronkelijk peil.



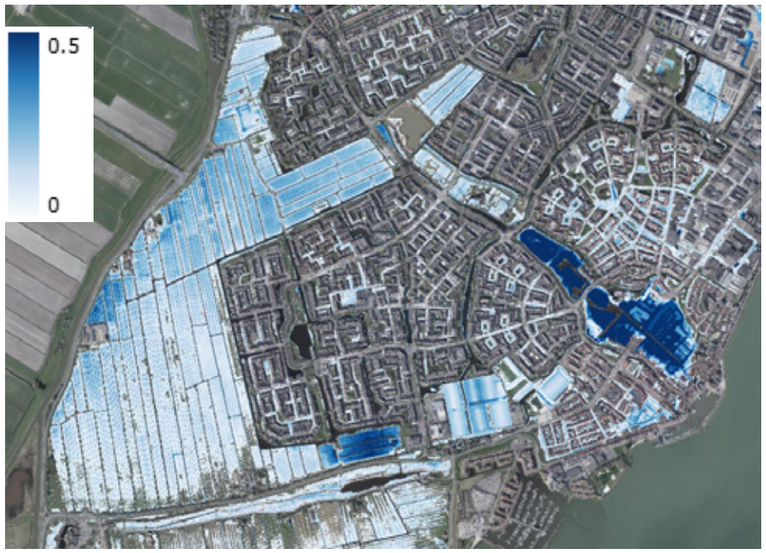
Groen-blauwe dooradering van de wijk met sloten en openbaar groen.

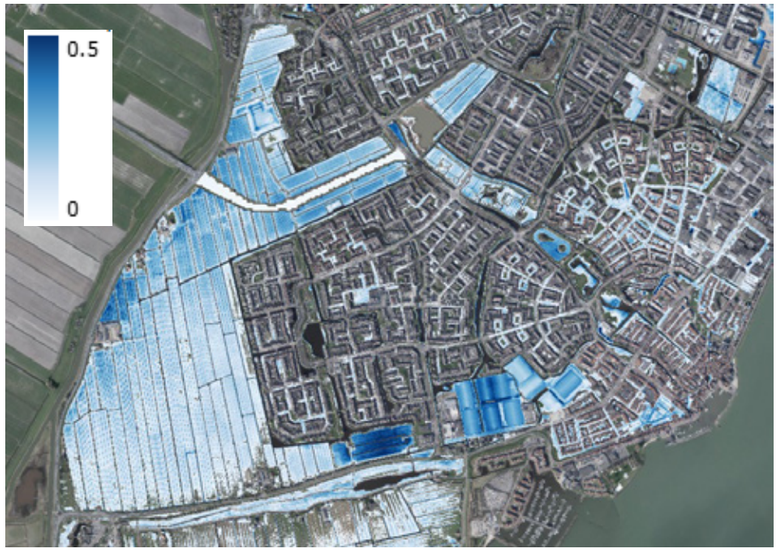


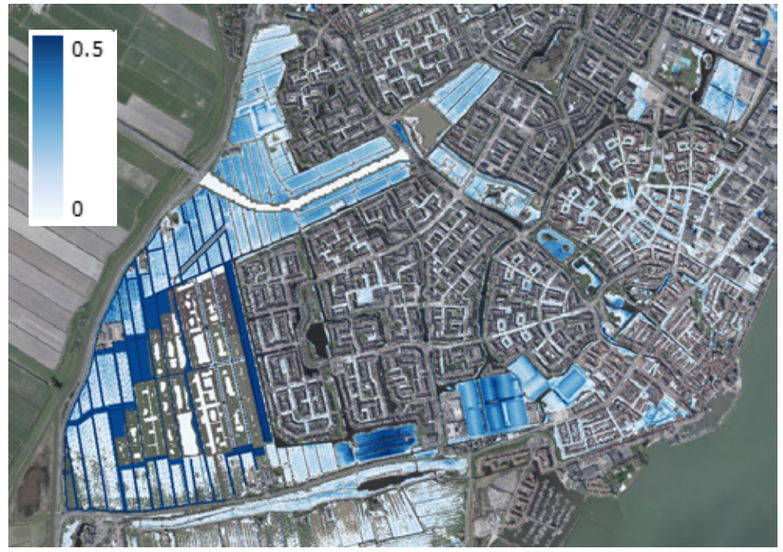



Partieel ophogen, waterberging integraal onderdeel van de wijk.

# Waterdiepte T1000 + bergingsvolume + schadepotentieel

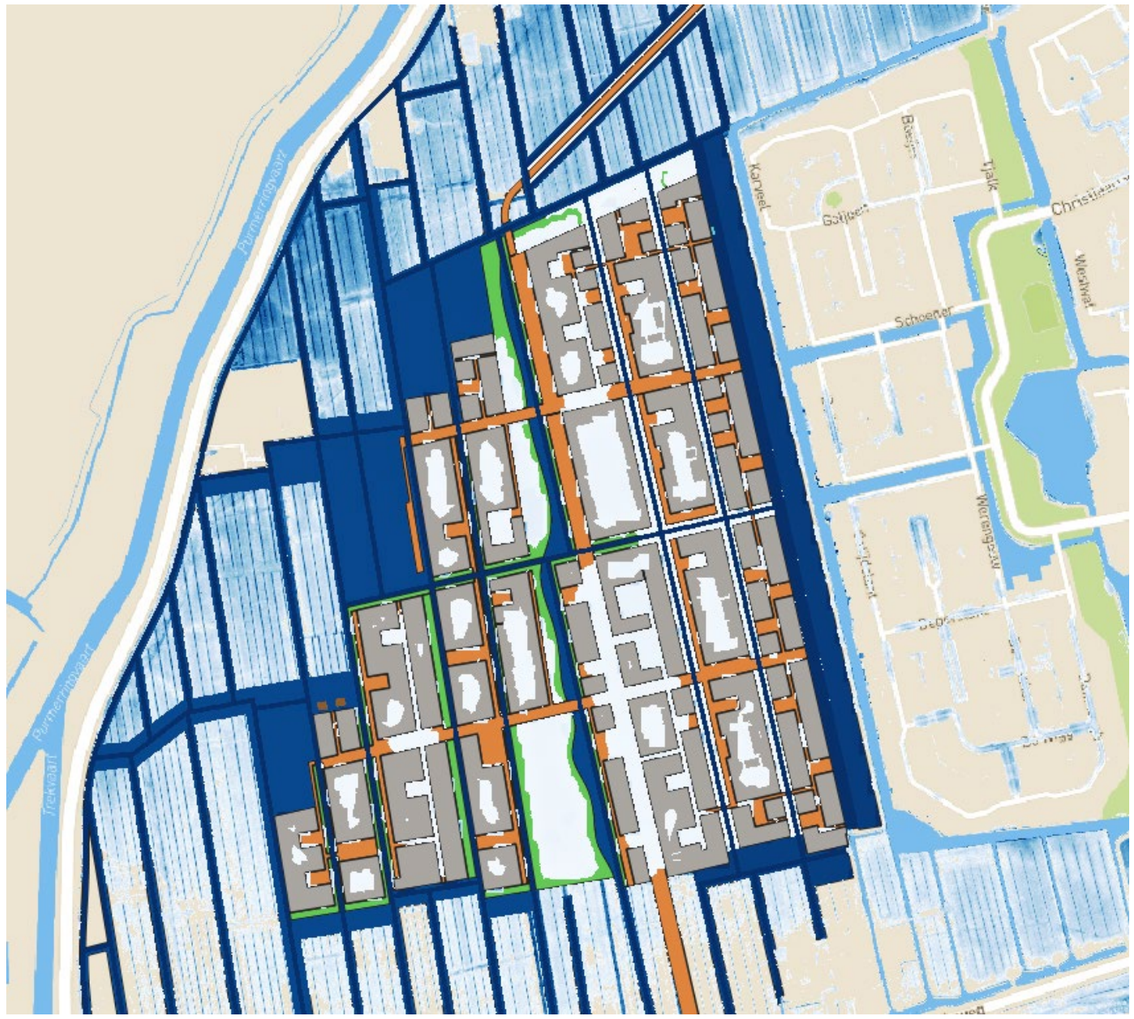



| | Huidig | Referentie | Toekomst |
|---|---|---|---|
| **Berging** | 100.000 $m^3$ | | 115.000 $m^3$<br>(potentieel > 200.000$m^3$) |
| **Schade** | € 20 miljoen | | € 3 miljoen |

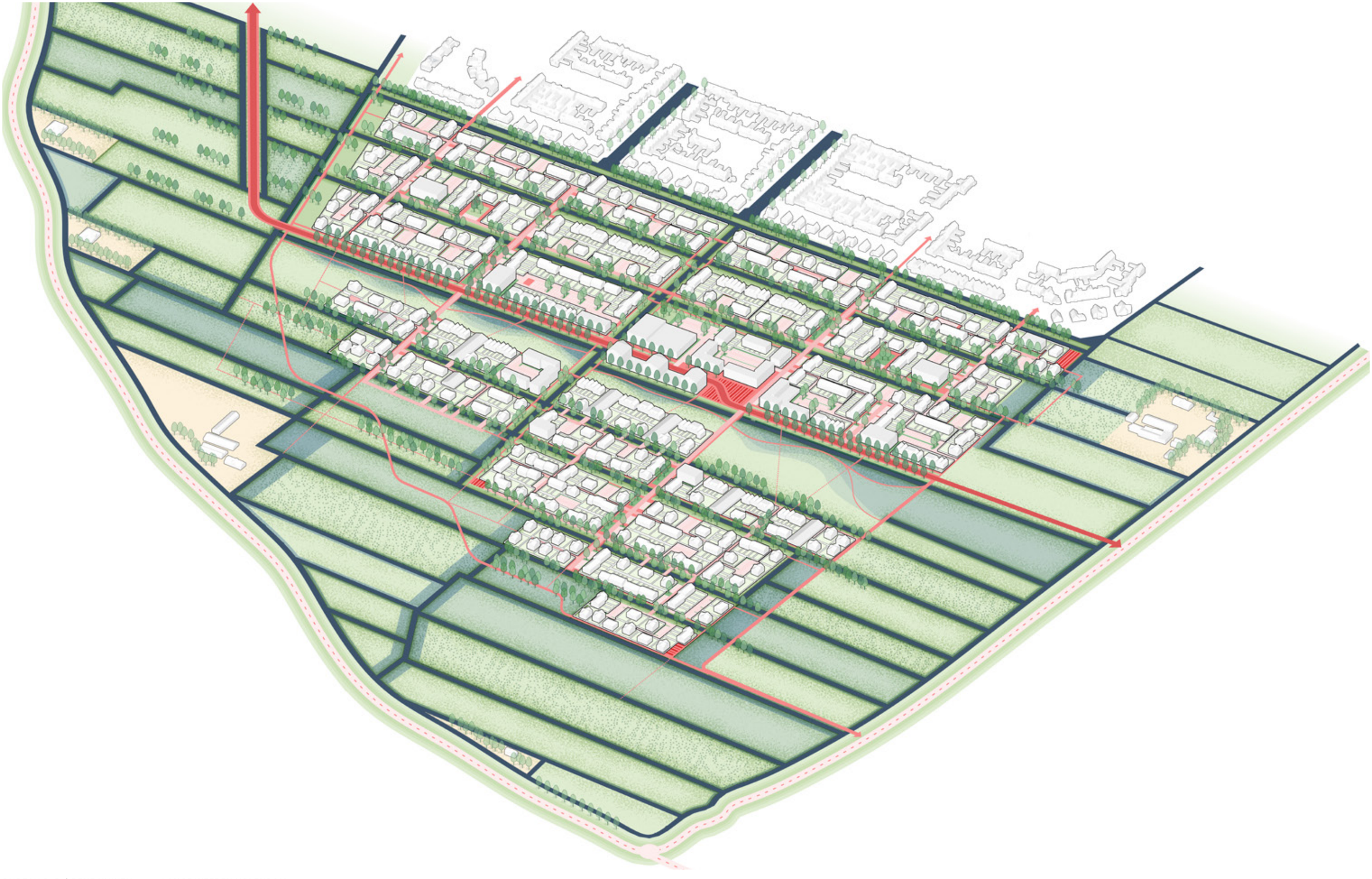
# Waterdiepte Lange Weeren T1000




- Tot 2cm water op straat en tuinen
- Tot 4cm water op openbaar groen
- Tot 25cm water op maaiveld in de flanken
- Tot 50 cm water op rietlanden
- Peilstijging: 60cm



Optimale verweving landschap en wijk



# Optimale verweving landschap en wijk



# Recreatief en toegankelijk landschap en nieuwe dorpsrand



**Gebiedseigen landschap en beplanting**



**Recreatief gebruik van het water**



**Recreatief padennetwerk**



**Suppen vanuit de achtertuin**

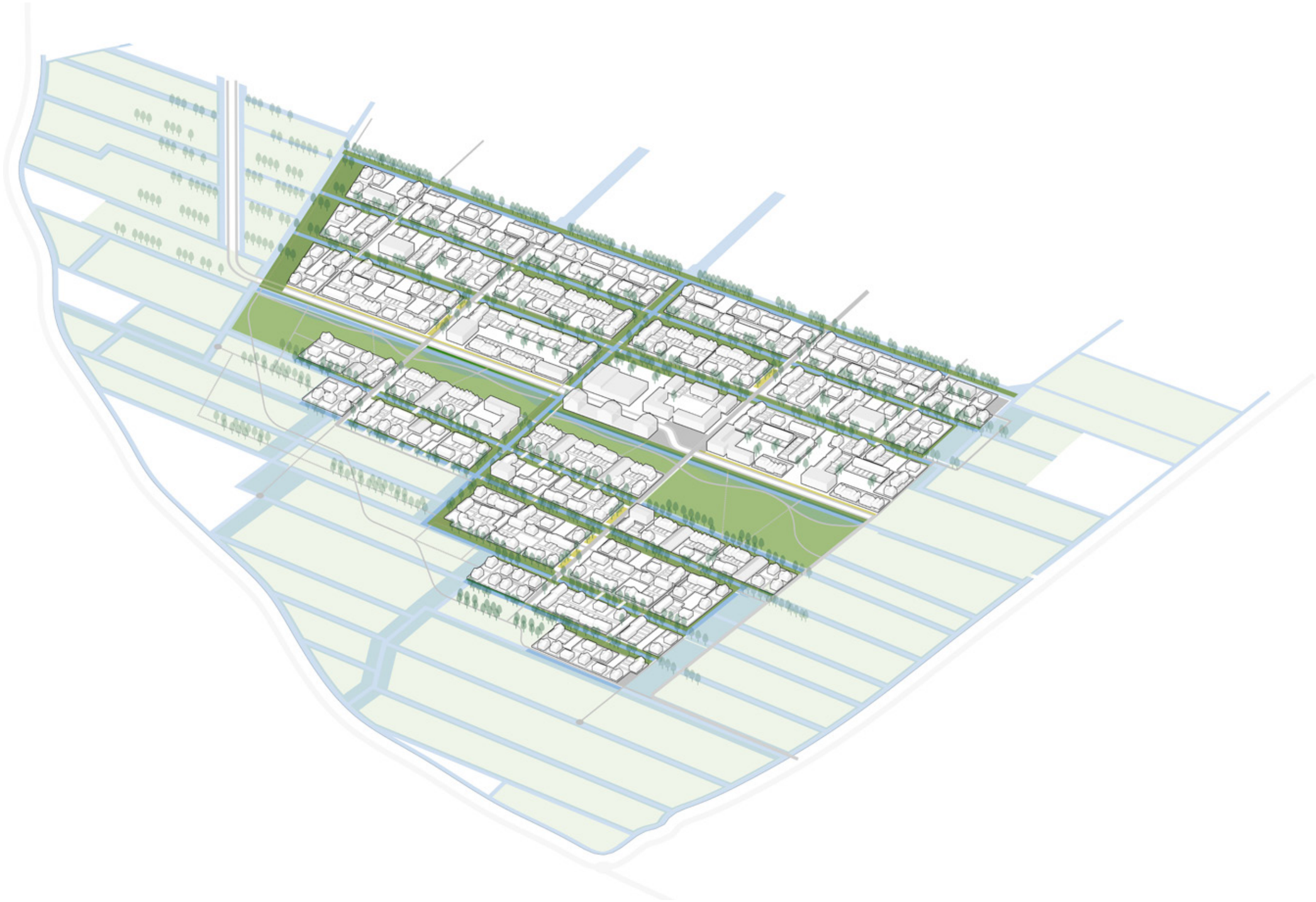


**Nieuwe dorpsrand met dorps silhouet**



**Nieuwe dorpsrand met publieke plekken aan het landschap**

# Groen-blauw raamwerk



# Groen-blauw raamwerk - Dorpsweide in het hart van de wijk





**Groene scheg met natuurlijk karakter**



**Beleving van het water**



**Wonen aan de dorpsweide**



**Extensief natuurlijk landschapsbeheer**

Inspraak : Statencommissie Ruimte
Datum : 20 november 2023
Onderwerp : De Lange Weeren
Van : Stichting Behoud Waterland, Rineke Neppelenbroek

---

Goedenavond. Mijn naam is Rineke Neppelenbroek. Ik spreek namens Stichting Behoud Waterland.

Vanavond gaat u debatteren over het plan De Lange Weeren. Vorige maand hebben we al uw aandacht hiervoor gevraagd. Omdat de brief van de gemeente Edam-Volendam daarover nu op de agenda staat willen we graag nog enkele punten toelichten.

We vinden het erg dat er een groot tekort is aan woningen. Projectontwikkelaars en organisaties als het Economisch Instituut voor de Bouw (EIB) zien helaas de wens naar woningbouw als een excuus en rechtvaardiging om opnieuw de aanval in te zetten op onze fraaie landschappen. Dit alles ten onrechte. Er zijn voldoende en betere locaties voor woningbouw voorhanden. Laten we naar een paar feiten kijken.

**Regio voldoende plannen**
Het knelpunt is niet een tekort aan bouwlocaties. Iedere Waterlandse gemeente heeft meer dan voldoende eigen plannen. Ik heb dat de vorige keer toegelicht. Dat geldt ook voor Edam-Volendam. Zij kan ook zonder De Lange Weeren in de woningbehoefte voorzien tot 2050.

**Woondeal**
Om het woningtekort op te lossen is in maart dit jaar de Woondeal MRA gesloten tussen het Rijk, de provincie en de MRA-gemeenten. Afgesproken is dat de bouwopgave 600 woningen is voor Edam-Volendam tot 2030. Daarvoor staan in de plancapaciteit 300 woningen meer dan nodig. De plancapaciteit bedraagt 152%.
In heel Zaanstreek-Waterland zijn in totaal 16.500 nieuwe woningen nodig in 2030. Voor deze regio bedraagt de 'overcapaciteit' bijna 12.000 woningen.[1]
Het project de Lange Weeren is dus totaal onnodig. Het is in de Woondeal MRA ook niet als cruciaal project opgenomen voor de regionale woningbouwopgave.

**Strijdigheid met Provinciale Omgevingsverordening**
Tijdens mijn vorige inspraak heb ik het Bestuursakkoord Pilot-Waterland besproken, de afspraak die destijds is gemaakt door de minister, gedeputeerde Hooijmaijers en de bufferzone-gemeenten. Onduidelijk is waarom De Lange Weeren daarin is opgenomen. Die onduidelijkheid is er nog steeds, want zoals gezegd, er is geen enkele noodzaak voor dit project.
Het project voldoet overigens niet aan de voorwaarden van dit Akkoord en is daarom in strijd met de Provinciale Omgevingsverordening. Ten eerste worden er 420 woningen meer gebouwd dan afgesproken en ten tweede wordt de 10.000 euro per woning geheel of grotendeels geïnvesteerd in de groenvoorzieningen voor de nieuwe wijk en in waterberging. Wij hebben daar de vorige keer over gesproken.

**Bouwen in weilanden niet sneller en niet goedkoper**
Volgens het 'gezonde verstand' van velen gaat woningbouw in weilanden veel sneller. Uit onderzoek blijkt dat dit onderbuikgevoel onjuist is. Dat concludeert het College van Rijksadviseurs in hun advies 'De 22e eeuw begint nu', zestien adviezen voor een waardevolle leefomgeving.[2] Dit college zegt verder dat woningbouw in weilanden bovendien gepaard gaat

---

[1] https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2023/03/Woondeal-MRA-2023-1.pdf, p. 29
[2] https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2023/08/22/zestien-adviezen-voor-een-waardevolle-leefomgeving, p. 8. Het College van Rijksadviseurs is een adviescollege dat vanuit een

met hoge publieke kosten. Het is veel efficiënter qua ruimte en kosten om nieuwe woningen te (ver)bouwen waar de mensen en voorzieningen al zijn, dan nieuwe stadsdelen of dorpen te stichten. Dat bouwen op uitbreidingslocaties duurder is blijkt ook uit het rapport van Decisio[3], waaraan ik vorige keer refereerde.
Kortom, bouwen op de Lange Weeren lost het woningtekort niet sneller op en kost de maatschappij véél meer geld. De kosten voor onderhoud en beheer van de groenvoorzieningen, plasdrasweilanden en sloten zullen aanzienlijk zijn bij dit project.

**Voor wie?**
In Nederland zijn 2 van de 3 woningen gezinswoningen, terwijl 1 op de 4 huishoudens een tweeoudergezin is[4]. In 2050 zal 44% van de huishoudens uit 1 persoon bestaan[5]. Volgens het College van Rijksadviseurs is het een misverstand dat er nog meer huizen met tuinen nodig zijn voor gezinnen. Er zijn vooral woningen nodig voor starters en senioren (dan komen huizen vrij voor gezinnen).
Het project De Lange Weeren is ook daarom onwenselijk. Mevrouw Veerman vertelt er meer over.

**Conclusie en verzoek**
De conclusie is dat het project èn niet noodzakelijk èn onwenselijk is. De Lange Weeren is niet voor niets begrensd als Bijzonder Provinciaal Landschap. Het is onbegrijpelijk en een voorbeeld van kortzichtigheid dat bestuurders, politici en ontwikkelaars niet hun best doen deze groene ruimte te sparen. Ik citeer uit het advies 'Bouw in de Buurt' van de rijksadviseurs: '*Doorgaan met bouwen in de wei verergert de problemen. In de buurt bouwen … helpt ons niet alleen aan honderdduizenden nieuwe woningen, maar tilt ook de leefbaarheid van de acht miljoen bestaande woningen op. Duurzamer kan niet.*'[6]. Laten we vooral gezamenlijk onze schouders zetten onder binnenstedelijke projecten voor verbetering van buurten en dorpen, zoals wordt geadviseerd. Wij vragen u dan ook niet positief te reageren op de brief van de gemeente.

---

onafhankelijke positie bewindspersonen gevraagd en ongevraagd adviseert over actuele maatschappelijke opgaven en omgevingskwaliteit.
[3] https://www.metropoolregioamsterdam.nl/wp-content/uploads/2023/03/Maatschappelijke-kosteneffectiviteitsanalyse-binnen-buitenstedelijk-bouwen.pdf p.6 overzichtstabel van maatschappelijke kosten en baten. Bouwen op uitbreidingslocaties ca 50.000 euro duurder voor de maatschappij.
[4] https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2022/10/18/bouw-in-de-buurt, p. 11
[5] https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2007/16/in-2050-meer-en-kleinere-huishoudens
[6] https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2022/10/18/bouw-in-de-buurt, p. 24

Inspraak : Statencommissie Ruimte
Datum : 20 november 2023
Onderwerp : De Lange Weeren
Van : Stichting Natuurgebied Lange Weeren, dr. Selene Veerman

---

Goedenavond. Mijn naam is Selene Veerman en ik spreek als voorzitter van Stichting Natuurgebied Lange Weeren.

**Bouwen bouwen bouwen**
De gemeentebesturen van Edam-Volendam zijn van oudsher gewend om opeenvolgend grote uitbreidingsplannen op poten te zetten. Ik zal er een paar opnoemen: in de jaren ’60 het Munnickenveld, ’70 het Zand, ’90 Blokgouw 7 en 8 en in 2000 het Middengebied. Terwijl de Broekgouw nog verder wordt volgebouwd, wordt wederom in de eerste plaats een nieuwe wijk in groen gebied beloofd. Decennialang wordt de ontwikkeling van bouwplannen voor inbreilocaties afgewezen en vertraagd, omdat prioriteit wordt gegeven aan bouwen in weilanden. Met de veranderende maatschappij en leefbaarheid wordt geen rekening gehouden.

**Volendamse cultuur**
Naar aanleiding van de eerdere vragen vanuit de Commissie, zal ik allereerst de cultuur in Volendam schetsen. Jongvolwassenen verlaten relatief laat, pas achterin de 20, het ouderlijk huis om te kunnen sparen voor een koopwoning. Volendamse jongeren hebben geen echte interesse in sociale huur. Sterker nog, ze zeggen en ik citeer: ‘Ik ga niet in een krot wonen.’ Ze blijven liever bij moeders pappot thuis dan dat ze op eigen kracht hun leven in verschillende stappen opbouwen. Volendammers zijn gewend om laat uit de vliegen naar het mooie nieuwbouwplan, dat de gemeente generatie op generatie voor hen heeft gemaakt in het groen. Maar dit keer voldoet het nieuwbouwplan niet aan de wensen van de jeugd. Jonge tweeverdieners zitten niet te wachten op een huis met een grote tuin en duurzame vormen van mobiliteit in een afgelegen en op zichzelf functionerende wijk. Het liefst willen ze met de hele vriendengroep bij elkaar wonen in en rondom het centrum, zo dicht mogelijk bij de dijk. Zo kunnen ze elkaar in het weekend gemakkelijk treffen onder het genot van een drankje. Het liefst parkeren ze hun auto en vaak ook nog een autobus pal voor de deur. Nu worden volop oude woningen gestript en gerenoveerd. Volendammers staan erom bekend dat alles moet worden vernieuwd, van de badkamer tot de sierbestrating van de betonnen achterstraat. Wanneer prioriteit zou worden gegeven aan het benutten van centrale inbreilocaties, dan zouden de lege plekken met meer betaalbare woningen in een mum van tijd door de jongeren worden opgevuld. Wanneer ik me realiseer dat een enquête onder jongeren over de locatie van de jaarlijkse kermis op de dijk[1] bijna vijf keer meer respons krijgt dan de petitie over de bouw van de Lange Weeren,[2] weet ik genoeg.

**Gemeente als aanjager**
We kunnen rustig stellen dat de prioriteit van dit uitbreidingsplan alleen bestaat in de hoofden van het gemeentebestuur en niet bij de jeugd. In de raadsvergaderingen en de media wordt telkens naar voren gebracht dat de Lange Weeren voor de woningnood van eigen ingezetenen zou zijn, waarbij de nadruk wordt gelegd op de nijpende behoefte van de jeugd. Inmiddels is een enquête geïntroduceerd om interesse kenbaar te kunnen maken via Groot Waterland.[3] Dus op dit moment wordt iedereen in en buiten de regio enthousiast gemaakt over het slaan van een eerste paal in 2027. De strategie van de gemeente is om steeds meer gronden, ook in de Purmer, in eigendom te verkrijgen. Bij dit bouwplan is het de gemeente, die het voortouw heeft genomen om op de gronden van twee projectontwikkelaars een plan te tekenen, waarvan de uitkomst onzeker is.

**Senioren achtergesteld**
Opvallend is dat de senioren als tweede doelgroep met woningbehoefte totaal worden genegeerd in dit bouwplan. Volgens de Woonvisie 2022-2025 heeft 47% van de geïnteresseerden voor sociale huur een eigen woning om achter te laten bij uitstroom.[4] Senioren willen kleiner en dicht bij de oude kom, kerk en haven wonen, waar ze zijn opgegroeid. Het zwaartepunt van RO zou moeten liggen op de vergrijzing. Ambtenaren dienen te worden ingezet om de doorstroom naar seniorenappartementen te faciliteren, zodat er voor de jongere generaties gezinswoningen vrijkomen.



1. https://volendammerkermis.petities.nl/
2. https://delangeweeren.petities.nl/
3. https://groot-waterland.nl/2023/11/09/ben-jij-geinteresseerd-in-een-huis-op-de-lange-weeren-informatieavond-en-enquete/
4. https://www.edam-volendam.nl/download/regelgeving/Ruimte%20Bouwen%20en%20Infrastructuur/Woonvisie%20Edam-Volendam%202022-2025.pdf, p. 14
5. https://deskov.nl/nieuws/spinmolen-en-springplank-worden-samen-de-scheepswerf/

**Overbodige voorzieningen**
Het voorliggende plan voorziet niet in de woonvraag van de twee belangrijkste doelgroepen. Bovendien is het plan onzinnig, vanwege enorme investeringen in onnodige voorzieningen: een zesde sporthal in onze gemeente, wat staat haaks op recreatie in de vrije natuur, en een basisschool, terwijl onlangs om de hoek twee basisscholen zijn gefuseerd.[5] Kortom, bestaande voorzieningen zullen onvoldoende worden benut, hetgeen in de toekomst wellicht tot sluiting zal leiden.

Ik hoop dat ik hiermee een tipje van de sluier heb opgelicht van het beloop van de nieuwbouw in Volendam in de afgelopen decennia. Eigenlijk komt het erop neer dat de grens van de bouwwoede is bereikt. Ook voor Volendam geldt dat de natuur recht heeft op een plek onder zon. De gemeente heeft hier verantwoordelijkheid voor. Als de gemeente zijn best doet en ambtenaren vrijmaakt voor de ontwikkeling van inbreilocaties, dan is verdere aantasting van het spaarzame bijzonder provinciaal landschap niet nodig.









Foto's van problematische waterberging in november 2023. De waterhuishoudkundige analyse van het Hoogheemraadschap is gebaseerd op verouderde hydrologische getallen. Sinds de aanleg van de derde ontsluitingsweg in 2022 is de drainage van het regenwater fors gestoord. Het weiland staat in de herfst en winter blank.



1. https://volendammerkermis.petities.nl/
2. https://delangeweeren.petities.nl/
3. https://groot-waterland.nl/2023/11/09/ben-jij-geinteresseerd-in-een-huis-op-de-lange-weeren-informatieavond-en-enquete/
4. https://www.edam-volendam.nl/download/regelgeving/Ruimte%20Bouwen%20en%20Infrastructuur/Woonvisie%20Edam-Volendam%202022-2025.pdf, p. 14
5. https://deskov.nl/nieuws/spinmolen-en-springplank-worden-samen-de-scheepswerf/

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13548 |
| **Extern Zaak ID** | 2032095 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 7.b |
| **Titel** | RO: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/OMB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **20 november 2023** |

## Toelichting

Gedeputeerde Staten stellen de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II en de Nota van beantwoording vast. In deze ronde gaat het om wijzigingen in onder meer het Landelijk Gebied, Glastuinbouwconcentratiegebied, Cultureel Erfgoed en Stimuleringsgebied Zonne-energie. Iedereen kon van 22 juni t/m 2 augustus op de voorgestelde wijzigingen reageren.

**Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 31-10-2023, 2032095/2117023, tot wijziging van de Omgevingsverordening NH2022**

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

Gelet op:
- Omgevingsverordening NH2022 (artikel 6.40, 13.3 en 13.4);
- Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 (artikelen 6.6, 13.3, 13.4);

**Besluiten:**

**ARTIKEL I**
De bijlagen behorende bij de Omgevingsverordening NH2022 worden als volgt gewijzigd:

**A**

Onderdeel D8 van Bijlage 10 vervalt.

**B**

In Bijlage 11 (Regels Gedeputeerde Staten) komt artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie als volgt te luiden:

**Artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie**
a. Onverminderd artikel 6.3 kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeente, of ambtshalve, stimuleringsgebieden zonne-energie aanwijzen waar kan worden afgeweken van het gestelde in artikel 6.2.
b. Het verzoek kan door Gedeputeerde Staten worden voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling.
c. Bij de beoordeling van het verzoek kunnen Gedeputeerde Staten onder meer betrekken:
1. het Noord-Hollands Perspectief op de Regionale Energiestrategieën (PS, 3 februari 2020);
2. de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (GS, 10 april 2018);
3. de Kwaliteitsimpuls Zonneparken (2019);
4. de in het aan te wijzen gebied geldende provinciale beschermingsregimes;
5. de in het aan te wijzen gebied aanwezige ruimtelijk relevante belangen;
6. eventueel ARO advies.

d. In de aanwijzing geven Gedeputeerde Staten aan welke onderdelen van artikel 6.2 niet van toepassing zijn in het stimuleringsgebied.
e. Een aangewezen stimuleringsgebied wordt als werkingsgebied “stimuleringsgebied zonne-energie” opgenomen in de omgevingsverordening.

f. De aanwijzing voor een stimuleringsgebied vervalt indien binnen drie jaar na aanwijzing van het stimuleringsgebied nog geen omgevingsplan is vastgesteld voor de realisatie van een opstelling voor zonne-energie.

**C**

De toelichting op artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie van Bijlage 11 (Regels Gedeputeerde Staten) komt als volgt te luiden:

Artikel 6.40 van de omgevingsverordening is onverkort van toepassing. Dit betekent dat ook in een stimuleringsgebied zonne-opstellingen via een omgevingsplan voor een periode van maximaal 25 jaar kunnen worden vergund. Zoals in de beleidsnota `Perspectief voor Zon in Noord-Holland' is aangekondigd, kunnen er op bepaalde locaties redenen zijn om van een of meer van de locatie- en omvangregels uit artikel 6.2 af te wijken. Deze locaties worden stimuleringsgebieden zonne- energie genoemd en zullen als werkingsgebied "stimuleringsgebied zonne-energie" opgenomen in de omgevingsverordening.
Sub a beschrijft dat Gedeputeerde Staten de bevoegdheid hebben om deze gebieden aan te wijzen. De regels ten aanzien van de inpassing van de opstelling voor zonne-energie (artikel 6.3) blijven van toepassing. Aangezien de Omgevingsverordening NH2022 zich richt op omgevingsplannen is het ook voor de aanwijzing van stimuleringsgebieden zonne-energie in beginsel aan een gemeente (college van burgemeester en wethouders) om een aanvraag in te dienen bij Gedeputeerde Staten voor de aanwijzing van een stimuleringsgebied. Het beoordelen van een verzoek tot aanwijzing van stimuleringsgebieden is een vorm van maatwerk en gebeurt in overleg met de betrokken gemeente. Sub b voorziet in de mogelijkheid om het verzoek tot aanwijzing van een stimuleringsgebied voor te leggen aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO). De borging van landschapskwaliteit op (boven) regionaal niveau is een belangrijke kerntaak van de provincie. Het gaat wat betreft de provincie dus niet alleen om de ruimtelijke kwaliteit van de afzonderlijke plannen zelf, maar vooral over hoe deze bijdragen aan de kwaliteit van het landschap. De provincie zet meerdere instrumenten voor ruimtelijke kwaliteit in. De ARO is er daar één van. Het kwaliteitsadvies van de ARO heeft de focus op concrete provinciale plannen buiten bestaand stedelijk gebied (BSG). Daarnaast kan de ARO ook voorzien in advies over gemeentelijke plannen buiten BSG. In beide gevallen heeft het advies niet alleen betrekking op de ruimtelijke kwaliteit of inpassing van de plannen zelf, maar vooral ook de bijdrage hiervan aan de kwaliteit van het landschap is van belang. In sub c worden verschillende documenten beschreven die betrokken kunnen worden bij de beoordeling van het verzoek tot aanwijzing van een stimuleringsgebied zonne-energie. Deze lijst is niet uitputtend; ook andere informatie dan de hier genoemde documenten kan indien van belang bij de afweging worden betrokken. Het Noord-Hollands perspectief op de Regionale Energiestrategie (februari 2020) brengt het provinciale vertrekpunt in de RES in beeld. In dit document worden de provinciale uitgangspunten voor de RES beschreven die volgen uit vastgestelde of lopende beleidstrajecten. De uitgangspunten uit het Noord-Hollandse perspectief op de RES zijn uitgewerkt in leidende principes en ontwerpprincipes voor de opwekking van onder andere zonne-energie. De Leidraad Landschap & Cultuurhistorie is geborgd in Paragraaf 6.2.6 van de Omgevingsverordening NH2020 en biedt handvatten voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing. In de brochure Kwaliteitsimpuls Zonneparken worden deze handvatten uitgewerkt en geïllustreerd aan de hand van voorbeelden. Daarnaast zullen Gedeputeerde Staten in de integrale afweging de regels die gelden op grond van de Omgevingsverordening NH2020, zoals de regels voor het Bijzonder Provinciaal Landschap, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde en het Natuurnetwerk Nederland in acht nemen. Ook andere ruimtelijke relevante belangen zoals de circulaire economie, industrie of landbouw kunnen worden betrokken in de beoordeling. Tot slot kan ook het advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) betrokken worden bij de beoordeling. De termijnstelling in artikel 6.4 sub f geldt ook voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten.

**D**

De beschrijvingen van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de beschrijvingen van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en de beschrijvingen van de UNESCO kernkwaliteiten worden opgenomen als platte tekst in Bijlagen 6, 7 en 8 van de OV NH2022. Deze blijven tevens beschikbaar als PDF in de volgende viewer: https://geoapps.noord-holland.nl/app/nnn_bpl

**Artikel II**
De volgende werkingsgebieden behorende bij de Omgevingsverordening NH2022 worden gewijzigd:

- Vaarwegbeheer – beheer agv
- Nautisch beheer – beheer agv
- Vaarwegen
- Stimuleringsgebied zonne-energie
- Landelijk gebied
- MRA Landelijk Gebied
- Bijzonder Provinciaal Landschap
- Grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten
- Agrarische bedrijven
- Glastuinconcentratiegebied
- CE - Provinciale monumenten

De wijzigingen zijn zichtbaar in de volgende viewer:
https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=872fccc3141f410989df007bd62ada7f

Haarlem, 31 oktober 2023
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
A.T.H. van Dijk, voorzitter

M.J.H. van Kuijk, provinciesecretaris

Provincie Noord-Holland

# Nota van beantwoording

# Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022

# Ronde 2023-II

Kenmerk 2032095/2117028

**Inhoudsopgave**

1. Algemene reactie ..... 2
1.1 Inleiding ..... 2
1.2 Proces ..... 2
2. Overzicht wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling ..... 3
2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling ..... 3
2.2 Overzicht wijzigingen ..... 3
Wijziging werkingsgebieden ..... 3
Wijziging bijlagen ..... 24
3. Lijst met zienswijzen ..... 26
4. Beantwoording per zienswijze ..... 26

# 1. Algemene reactie

## 1.1 Inleiding

De Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (OV NH2020) en de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 (OV NH2022) bevatten zogeheten werkingsgebieden. Werkingsgebieden geven aan in welke gebieden welke activiteiten mogelijk zijn en onder welke voorwaarden. 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.

De bevoegdheid om de werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben Provinciale Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.7 OV NH2020 en artikel 13.3 OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022 (artikel 13.8 OV NH2020 en artikel 13.4 OV NH2022).

De Provincie Noord-Holland past de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen van de Omgevingsverordening aan door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. De provincie doet dit elk half jaar, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 juli van het lopende jaar en 1 januari van het daaropvolgende jaar.

Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Dan zal ook de OV NH2022 in werking treden. De nu geldende versie van de Omgevingsverordening, de OV NH2020, komt dan te vervallen. Daarom passen wij deze ronde alleen de OV NH2022 aan. De wijzigingen in deze ronde wijziging werkingsgebieden & bijlagen worden bekendgemaakt gericht op inwerkingtreding op 9 januari 2024. Vanwege technische redenen is het niet mogelijk om deze wijzigingen ook op 1 januari te laten ingaan. Daarom treden deze een week later in werking.

## 1.2 Proces

Het ontwerp wijziging werkingsgebieden & bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II is op 22 juni 2023 6 weken ter inzage gelegd. De terinzagelegging bestond voor de werkingsgebieden uit de tabel voorgestelde wijzigingen en de daarbij behorende viewers. Voor de bijlagen bestond de

terinzagelegging uit een tabel met daarin de voorgestelde wijzigingen. Zienswijzen konden tot en met 2 augustus 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 is 1 zienswijze 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 zienswijze is beantwoord in de tabel die te vinden is in hoofdstuk 4.

# 2. Overzicht wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling

## 2.1 Overzicht belangrijkste wijzigingen tussen ontwerp en vaststelling

Er zijn geen wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp naar aanleiding van de terinzagelegging. Wel zijn er ambtelijk een aantal correcties doorgevoerd in de werkingsgebieden Vaarwegbeheer AGV en Stimuleringsgebied zonne-energie. Paragraaf 2.2 onder ‘wijziging werkingsgebieden, categorie B’ bevat hierover een nadere toelichting.

## 2.2 Overzicht wijzigingen

**Wijziging werkingsgebieden**

In de tweede ronde van 2023 gaat het om de volgende soorten wijzigingen in de werkingsgebieden:

- Wijzigingsvoorstellen die door gemeenten of inwoners zijn ingediend;
- Verbeteringen van kennelijke onjuistheden in de kaart;
- Ambtshalve correcties.

Het gaat om in totaal 24 wijzigingsvoorstellen in de volgende werkingsgebieden:

- Bijzonder Provinciaal Landschap
- Landelijk Gebied
- MRA Landelijk Gebied
- Glastuinbouwconcentratiegebied
- Grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten
- Agrarische bedrijven
- Cultureel erfgoed - Provinciale monumenten
- Stimuleringsgebied zonne-energie
- Vaarwegbeheer AGV
- Nautisch beheer AGV
- Vaarwegen

In onderstaande tabellen wordt per categorie een overzicht van de wijzigingen gegeven.

Leeswijzer tabel en viewer wijziging werkingsgebieden
- Het nummer van de voorgestelde wijziging waarmee de locatie in de viewer ook terug te vinden is;
- De locatie en het werkingsgebied waar het om gaat;
- Het voorstel (ontgrenzen, begrenzen of beiden) en de toelichting bij het voorstel;

- Of er sprake is van een wijziging in de beschrijving van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) of de beschrijving van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL);
- Het besluit van Gedeputeerde Staten (GS) om het werkingsgebied wel of niet te wijzigen, samen met de onderbouwing voor dit besluit;
- Of de wijziging ter consultatie is aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

De wijzigingen zijn zichtbaar in ondergenoemde viewers. Deze viewers dienen te worden bekeken in samenhang met het overzicht van wijzigingen zoals beschreven in onderstaande de tabellen.

De volgende viewer geeft inzicht in de gewijzigde begrenzing van het werkingsgebied per wijzigingsnummer zoals voorgesteld in het ontwerpbesluit:

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=d695b568a939481fbcc87f7dd9b7af4e

De volgende viewer laat de gewijzigde begrenzing zien van het werkingsgebied per wijzigingsnummer conform het definitieve besluit:

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=872fccc3141f410989df007bd62ada7f

Categorie A:

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 beschrijvingen** | **Consultatie PS** |
| 001.2.2023 | Oosterblokker 59a en 67, Oosterblokker. Gem. Drechterland | Landelijk gebied, BPL, grondbewerking permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Drechterland. De locatie heeft conform het geldende bestemmingsplan een bedrijfsbestemming. Tot voor kort was op deze locatie aannemersbedrijf Konst gevestigd. De bedrijfsactiviteiten zijn beëindigd en de locatie is vrijgekomen voor een herontwikkeling. Gedacht wordt aan een kleinschalig woningbouwplan met diverse categorieën woningen. Nu blijkt dat de contouren van het Landelijk Gebied/BPL dwars over het perceel en de bestaande bedrijfsbebouwing lopen. De gebouwen staan er al tientallen jaren en het zou dan ook meer dan logisch zijn geweest dat de grens van LG/BPL langs de kadastrale grens van het perceel zou lopen net zoals is gedaan bij de | Wijzigen | Hier is sprake van een onjuiste begrenzing van het Bijzonder Provinciaal Landschap en het Landelijk Gebied. Wij passen de begrenzing aan. | 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 beschrijvingen** | **Consultatie PS** |
| | | | | naastliggende bebouwing aan de westzijde (sportaccommodatie de Koedshal). We gaan ervan uit dat de grens zoals die er nu ligt, een vergissing is en dat de grens in meer zuidelijke richting kan worden verplaatst, zodat de locatie binnen stedelijk gebied komt te liggen. De inrichting van en bebouwing op het perceel zou deze correctie rechtvaardigen. | | | | |
| 002.2.2023 | De Brink 29, 1399 GX te Muiderberg (gemeente Gooise Meren) | Landelijk gebied + BPL | Ontgrenzen | Dit betreft een voorstel van een particulier. Al kijkend op de website ruimtelijkeplannen.nl kwam ik Het ontwerpbesluit – wijziging werkingsgebieden OV NH (ronde 2022-II) tegen. Daaruit blijk dat ons perceel reeds in 2020 is aangewezen als BPL. De reden hiervoor is mij een raadsel. Het betreft een perceel met daarop een woonhuis in privébezit. Opvallend is ook dat deze aanwijzingen alleen voor ons perceel gelden en niet voor de andere percelen gelegen aan dezelfde straat (De Brink) te Muiderberg. Kunt u mij | Niet wijzigen | Het werkingsgebied Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) betreft grotere landschappelijke eenheden met bijzondere kwaliteiten. Het gebied waar uw perceel onderdeel van uit maakt, is een groter aaneengesloten gebied van BPL en Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het perceel vormt de overgang tussen het bebouwingslint aan de Brink (niet in Landelijk Gebied (LG) gelegen en aansluitend op de stedelijke bebouwing van Muiderberg) en het aangrenzende bosgebied (wel | 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 beschrijvingen | Consultatie PS |
| | | | | daarvoor een verklaring geven? Overigens is het perceel naast BPL ook aangewezen als:<br>- agrarische bedrijven<br>- grondbewerken bollenteelt uitgesloten<br>- landelijk gebied<br>Het wekt sterk de indruk dat e.e.a. een vergissing betreft. Voorheen had het perceel een maatschappelijke bestemming en is het hierdoor te verklaren. Neemt niet weg dat wij u vriendelijk willen verzoeken e.e.a. per direct te corrigeren. Dit verzoek geldt voor alle bovengenoemde aanwijzingen. | | LG en begrensd als NNN/BPL). Vanwege de betekenis van het bebosde perceel voor het BPL en NNN als overgang tussen Muiderberg en het NNN/ BPL, is dit perceel door ons als BPL begrensd. Daarin is uw perceel niet uniek. Binnen LG/BPL zijn meerdere percelen met een woonbestemming gelegen die onderdeel uitmaken van het betreffende landschap of gelegen zijn in een overgangszones tussen stad en landschap/natuur.<br><br>Bij de begrenzing van het BPL langs het stedelijk gebied worden de criteria voor het begrenzen van het werkingsgebied Landelijk Gebied (LG) aangehouden. De kaart van de werkingsgebieden BPL en LG, inclusief de criteria, hebben Provinciale Staten op 22 oktober 2020 vastgesteld. De belanghebbenden hebben destijds, bij de terinzagelegging van het | | |

| 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 beschrijvingen | Consultatie PS |
| | | | | | | ontwerpbesluit, de mogelijkheid gehad om vóór de vaststelling te reageren. Voor deze locatie is er geen zienswijze bij ons ingediend. Het is aan de gemeente om de provinciale regels door te laten werken in hun bestemmingplannen. U heeft aangegeven dat er een omgevingsvergunning voor een woonfunctie is verleend en verzoekt om die reden tot wijziging van het LG ter plekke. De door de gemeente verleende omgevingsvergunning is voor ons geen aanleiding om het werkingsgebied LG voor deze locatie te wijzigen. Het feit dat op een locatie sprake is van een woonbestemming betekent niet dat deze locatie niet in het werkingsgebied LG kan liggen. Een woonfunctie is dan ook toegestaan in het werkingsgebied LG. Er gelden echter wel een aantal aanvullende regels voor een woonfunctie in het LG. | | |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consultatie PS** |
| 003.2.2023 | Woningbouw locatie De Scheg-Oost' en J.C, van Hattumweg 3 | Landelijk gebied, grondbewerking permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'De Scheg Oost' (NL.IMRO.0362.21C-VG01) is op 1 juni 2022 onherroepelijk geworden. Het voorstel is daarom om de locatie te ontgrenzen van 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. Tevens het verzoek om de aangrenzende woonkavel J.C. van Hattumweg 3 te ontgrenzen. | Wijzigen | Het bestemmingsplan is onherroepelijk vastgesteld. Het gebied betreft een grootschalige woningbouwontwikkeling aansluitend aan de bestaande standsrand van Amstelveen. Wij ontgrenzen deze locatie van de kaartlagen zoals voorgesteld, waarbij wij de grenzen van het bestemmingsplan De Scheg Oost aanhouden. | Nee | Nee |
| 004.2.2023 | Bedrijventerrein Amstelveen Zuid | Landelijk gebied, glastuinbouwconcentratiegebied, grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten, agrarische bedrijven | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'BTAZ' (NL.IMRO.0362.21B-VG02) is op 8 februari 2023 (uitspraak RvS) onherroepelijk geworden. De locatie kan worden ontgrensd van 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. | Wijzigen | Het betreft hier een onherroepelijk vastgesteld bestemmingsplan (met een stedelijke functie). Ter plaatse waar de N201 aansluit/grenst aan BTAZ wordt de weg hier ook uit het landelijk gebied gehaald, samen met het restperceel dat is ingeklemd tussen stedelijk weefsel. | Nee | Nee |

| 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 beschrijvingen | Consultatie PS |
| 005.2.2023 | Uithoornlijn | Landelijk gebied, agrarische bedrijven, grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Het bestemmingsplan 'Uithoornlijn' (NL.IMRO.0362.PP03-VG01) is op 12 juni 2019 onherroepelijk geworden. De locatie grenst aan BTAZ. De locatie kan worden ontgrensd van 'MRA-Landelijk Gebied', 'Landelijk Gebied', maar ook de daarmee samenhangende werkingsgebieden 'Agrarische bedrijven' en 'Permanente bollenteelt'. Het werkingsgebied 'Glastuinbouw' sluit niet naadloos aan op de Uithoornlijn, er is een kleine overlap. Verzocht wordt dit te ontgrenzen. | Deels wijzigen | Wij ontgrenzen de delen waarvoor het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld. Wat betreft het tussenstuk: de huidige werkingsgebieden belemmeren de uitvoering van bestemmingsplannen met een verkeersbestemming niet. Het gebied is MRA-LG met links glastuinbouwconcentratiegebied en rechts agrarische bedrijven. Dit blijft een aaneengesloten gebied. Het sluit niet al aan op het stedelijk gebied. | Nee | Nee |
| 006.2.2023 | Opstelterrein Amstelveen | Landelijk gebied, agrarische bedrijven, grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Amstelveen. Aangrenzend aan Bedrijventerrein Amstelveen Zuid (BTAZ) (noordzijde) ligt het opstelterrein, deze grenst aan de westzijde van woningbouw-ontwikkeling De Scheg Oost. Het bestemmingsplan (NL.IMRO.0362.11K-VG01) is op 15 juni 2016 onherroepelijk geworden. Verzocht wordt | Deels wijzigen | Wij ontgrenzen de delen waarvoor het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld. Wat betreft het tussenstuk: de huidige werkingsgebieden belemmeren de uitvoering van bestemmingsplannen met een verkeersbestemming niet. Het gebied is MRA-LG met links | 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 beschrijvingen** | **Consultatie PS** |
| | | | | deze locatie te ontgrenzen van de genoemde werkingsgebieden. Indien het tramtrace gezien wordt als infrastructuur in landelijk gebied, wordt voorgesteld om de delen die direct grenzen aan BTAZ en De Scheg Oost te ontgrenzen. | | glastuinbouwconcentratiegebied en rechts agrarische bedrijven. Dit blijft een aaneengesloten gebied. Het sluit niet al aan op het stedelijk gebied. | | |
| 007.2.2023 | Sint Maartensweg en Sint Maartensbrug | Landelijk gebied | Ontgrenzen | Het betreft een voorstel van de gemeente Schagen. Het voorstel is om de ontwikkellocatie in Sint Maartensbrug te ontgrenzen van het landelijk gebied. | Niet wijzigen | Wij passen het werkingsgebied LG aan nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is vastgesteld. | Nee | Nee |
| 008.2.2023 | Nieuwe Dijk 33, Medemblik | Glastuinbouwconcentratiegebied, agrarische bedrijven | Ontgrenzen: glastuinbouwconcentratiegebied. Begrenzen: agrarische bedrijven | Het betreft een voorstel van de gemeente Medemblik. Nieuwe Dijk 33 is een kavel van 1 hectare van een voormalig agrarisch bedrijf. Deze locatie is nu in beeld als locatie voor een innovatief bedrijf in de glastuinbouw (Green Simplicity). Wij zien een glastuinbouwinnovatiebedrijf als een agrarisch aanverwant bedrijf wat passend is in dit gebied. Het bedrijf moet over een kas beschikken, waardoor het niet past op een bedrijventerrein. Naast en | Wijzigen | Wij gaan mee in het voorstel om dit gebied te ontgrenzen van 'glastuinconcentratiegebied' en te begrenzen als 'agrarische bedrijven'. Wij kunnen ons vinden in de overwegingen. Er moet bij nieuwe ontwikkelingen rekening gehouden worden met de overige artikelen van toepassing op werkingsgebied landelijk gebied. | 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 beschrijvingen | Consultatie PS |
| | | | | tegenover dit perceel zijn glastuinbouwbedrijven gevestigd. De strijdigheid zit hem in het feit dat deze locatie is gelegen in ons glastuinbouwconcentratiegebied Het Grootslag. In de Omgevingsverordening heeft dat gebied ook het werkingsgebied 'glastuinbouwconcentratiegebied'. Binnen dit gebied zijn alleen glastuinbouwbedrijven toegestaan. Er zijn wel aanverwante functies toegestaan, maar dan ondergeschikt. Green Simplicity is echter een bedrijf dat zich bezighoudt met het ontwikkelen van nieuwe teeltsystemen, in dit geval met o.a gekleurde LED-verlichting. In de zin van de Omgevingsverordening is het ons inziens daarom een agrarisch aanverwant bedrijf, het verleent namelijk diensten aan andere agrarische bedrijven. Het perceel is niet (meer) te gebruiken voor grootschalige glastuinbouw, | | | | |

| 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 beschrijvingen | Consultatie PS |
| | | | | daarvoor is het perceel te klein. Het perceel is daarom doelmatig niet meer te gebruiken voor glastuinbouw en daarmee is het werkingsgebied "glastuinbouwconcentratiegebied" voor dit perceel niet functioneel en te beperkend. Een wijziging naar werkingsgebied "Agrarische bedrijven" is daardoor logisch. | | | | |
| 009.2.2023 | Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument Kruitmagazijn, gelegen nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Het kruitmagazijn op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| 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 beschrijvingen** | **Consultatie PS** |
| | | | | zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 010.2.2023 | Wachterswoning, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument wachterswoning (complex Kruitmagazijn) gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De wachterswoning op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consultatie PS** |
| | | | | zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 011.2.2023 | Genieloods, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument fundering van de genieloods (complex Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De genieloods op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| 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 beschrijvingen** | **Consultatie PS** |
| | | | | intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 012.2.2023 | Grenssloot Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenssloot (complex Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De grenssloot op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consultatie PS** |
| | | | | monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 013.2.2023 | Grenspaal 04 Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenspaal 04 (complex Kruitmagazijn), gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Grenspaal 04 op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consultatie PS** |
| | | | | intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | | | | |
| 014.2.2023 | Grenspaal 05 Kruitmagazijn, Zeedijk 11, Assendelft | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument grenspaal 05 (complex Kruitmagazijn, gelegen op en nabij het adres Zeedijk 11 te Assendelft zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld, waar ook de onderdelen waaruit dit monument bestaat apart op de kaart opgenomen worden. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. De intekening van het onderliggende provinciaal monument Noorder IJ- en Zeedijken blijft wel geheel intact. Het zijn twee aparte onderdelen. | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. Grenspaal 05 op de Zeedijk 11 in Assendelft is en blijft een provinciaal monument. | Nee | Nee |

| 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 beschrijvingen** | **Consultatie PS** |
| 015.2.2023 | Oosterhaven 22/hoek Kromhoutsteeg te Medemblik | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Bij de intekening van alle provinciale monumenten op de diverse kaarten en in het Kadaster is het provinciaal monument opslagplaats, gelegen op het adres Oosterhaven 22/hoek Kromhoutsteeg te Medemblik per abuis overgeslagen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Het betreft hier het rechtzetten van een omissie uit het verleden. Het monument is namelijk al in 1982 aangewezen als provinciaal monument. | Nee | Nee |
| 016.2.2023 | Volgerweg/Jispersloot te Middenbeemster | CE - Provinciale monumenten | Beiden | Het betreft een intern voorstel. De contouren van het provinciaal monument duiker in de Volgerweg/Jispersloot te Middenbeemster zijn te groot ingetekend, waardoor er beperkingen liggen op terreinonderdelen waarop die niet moeten liggen. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het | Wijzigen | Het gaat hier om een administratieve aanpassing van de intekening van het monument. De duiker is en blijft een provinciaal monument. | 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 beschrijvingen | Consultatie PS |
| | | | | monument opgesteld en beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen zelf. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | | | | |
| 017.2.2023 | Depot Inundatie, Haarlemmerliede | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Het provinciaal monument inundatiewerken, gelegen nabij het adres Penningsveer 5 te Haarlemmerliede, is per abuis niet opgenomen in de Omgevingsverordening. De voorgestelde intekening is op basis van de redengevende omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | Wijzigen | Voorheen was dit monument opgenomen in de kaart. Om een onverklaarbare reden is deze daaruit verwijderd. | Nee | Nee |
| 018.2.2023 | Depot Inundatie 2, Haarlemmerliede | CE - Provinciale monumenten | Begrenzen | Het betreft een intern voorstel. Het provinciaal monument inundatiewerken, gelegen nabij het adres Penningsveer 5 te Haarlemmerliede is per abuis niet opgenomen in de Omgevingsverordening. De aangeleverde intekening is op basis van de redengevende | Wijzigen | Voorheen was dit monument opgenomen in de kaart. Om een onverklaarbare reden is deze daaruit verwijderd. | Nee | Nee |

| Voorstel tot wijziging werkingsgebied | | | | | Besluit GS om werkingsgebied wel of niet te wijzigen | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Wijzigings-nummer** | **Locatie** | **Werkingsgebied** | **Begrenzen of ontgrenzen** | **Toelichting bij het voorstel** | **Besluit GS** | **Motivatie** | **Wijziging WKW/BPL beschrijvingen** | **Consultatie PS** |
| | | | | omschrijving van het monument opgesteld. De intekening beperkt zich dus zuiver tot het monument/de monumentonderdelen. Deze zelfde intekening is ook in het Kadaster opgenomen. | | | | |
| 019.2.2023 | Vijfhuizerweg ten noorden van Hoofddorp | Stimuleringsgebied zonne-energie | Begrenzen | De gemeente Haarlemmermeer heeft verzocht tot het aanwijzen van dit gebied als stimuleringsgebied voor zonne-energie. | Wijzigen | Deze locatie voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied voor zonne-energie liggen binnen het door PS vastgestelde RES zoekgebied voor zon. Dit verzoek van de gemeente voldoet aan de gestelde vereisten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied. De systematiek van de OV NH2022 maakt dat stimuleringsgebieden als werkingsgebieden bij bijlage 11 artikel 6.4 van de OVNH2022 dienen te worden toegevoegd. | Nee | Nee |
| 020.2.2023 | Hoofdweg ten noorden van Hoofddorp | Stimuleringsgebied zonne-energie | Begrenzen | De gemeente Haarlemmermeer heeft verzocht tot het aanwijzen van dit gebied als stimuleringsgebied voor zonne-energie. | Wijzigen | Deze locatie voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied voor zonne-energie liggen binnen het door PS vastgestelde RES zoekgebied voor zon. Dit | 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 beschrijvingen | Consultatie PS |
| | | | | | | verzoek van de gemeente voldoet aan de gestelde vereisten voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied. De systematiek van de OV NH2022 maakt dat stimuleringsgebieden als werkingsgebieden bij bijlage 11 artikel 6.4 van de OVNH2022 dienen te worden toegevoegd. | | |

Categorie B:

Wij besluiten de volgende wijzigingen in de werkingsgebieden ambtelijk door te voeren in de OV NH2022:

| 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 beschrijvingen | Consul-tatie PS |
| 021.2.2023 | Muiden | Vaarwegbeheer AGV, Nautisch beheer AGV, Vaarwegen | Ontgrenzen | Van dit deel van de vaarweg ligt het vaarwegbeheer en nautisch beheer bij Rijkswaterstaat. | Wijzigen | De vaarweg is onterecht opgenomen in de werkingsgebieden Vaarwegbeheer AGV, Nautisch beheer AGV en Vaarwegen. Dit wordt nu gecorrigeerd. | Nee | Nee |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 022.2.2023 | De Groene Energie Corridor | Stimuleringsgebied zonne-energie | Begrenzen | Dit stimuleringsgebied zonne-energie is al eerder vastgesteld en opgenomen in de Omgevingsregeling NH2020 (GS besluit nr. 1257269/1601792 d.d. 30 maart 2021). Bij het omzetten naar de werkingsgebieden van de OV NH2022 is dit gebied niet meegenomen. | Wijzigen | Het stimuleringsgebied was onterecht niet opgenomen in de viewer van de OV NH2022. Dit wordt nu gecorrigeerd. | Nee | Nee |
| 023.2.2023 | Vattenfall A5 | Stimuleringsgebied zonne-energie | Begrenzen | Dit stimuleringsgebied zonne-energie is al eerder vastgesteld en opgenomen in de Omgevingsregeling NH2020 (GS besluit 1793645/1824648 d.d. 26 april 2022). Bij het omzetten naar de werkingsgebieden van de OV NH2022 is dit gebied niet meegenomen. | Wijzigen | Het stimuleringsgebied was onterecht niet opgenomen in de viewer van de OV NH2022. Dit wordt nu gecorrigeerd. | Nee | Nee |
| 024.2.2023 | Trio Investment IJweg | Stimuleringsgebied zonne-energie | Begrenzen | Dit stimuleringsgebied zonne-energie is al eerder vastgesteld en opgenomen in de Omgevingsregeling NH2020 (GS besluit 1834802/1864538 d.d. 12 juli 2022). Bij het omzetten naar de werkingsgebieden van de OV NH2022 is dit gebied niet meegenomen. | Wijzigen | Het stimuleringsgebied was onterecht niet opgenomen in de viewer van de OV NH2022. Dit wordt nu gecorrigeerd. | Nee | Nee |

**Wijziging bijlagen**

Naast wijzigingen in de werkingsgebieden bevat deze ronde ook wijzigingen in de inhoud van de bijlagen van de OV NH2022.

Het gaat in dit geval om 2 inhoudelijke wijzigingen in de volgende bijlagen:

- Bijlage 10 Gegevens en bescheiden
- Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten

Het gaat daarnaast om 1 technische aanpassing die leidt tot wijziging van de volgende bijlagen:

- Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen
- Bijlage 7 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap provincie Noord-Holland
- Bijlage 8 Kernkwaliteiten erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (UNESCO)

In onderstaande tabellen wordt een overzicht van de wijzigingen 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 is aangeboden aan Provinciale Staten (PS).

Wij besluiten de volgende ter inzage gelegde wijzigingen in de bijlagen door te voeren in de OV NH2022:

**Voorstel 1:**

| **Bijlage** | Bijlage 10, Gegevens en bescheiden<br>Onderdeel D8 |
|---|---|
| Huidige tekst | D8: Sanering historische voorvallen van verontreiniging<br>Voor zover het gaat om het geven van informatie als bedoeld in artikel 4.116 van deze verordening worden de volgende aanvullende gegevens en bescheiden verstrekt:<br>(gereserveerd) |
| Voorgestelde wijziging | *Vervalt* |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Onderdeel D7 dekt reeds wat onder D8 op ‘gereserveerd’ staat. |
| Consultatie PS | Nee |

**Voorstel 2:**

| **Bijlage** | Bijlage 11, Regels Gedeputeerde Staten<br>Artikel 6.4 Stimuleringsgebieden zonne-energie |
|---|---|
| Huidige tekst | a. Onverminderd artikel 6.3 kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeente, of ambtshalve, gehoord de commissie, stimuleringsgebieden zonne-energie aanwijzen waar kan worden afgeweken van het gestelde in artikel 6.2.<br>b. Het verzoek kan door Gedeputeerde Staten worden voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).<br>c. Bij de beoordeling van het verzoek kunnen Gedeputeerde Staten onder meer betrekken:<br>1. het Noord-Hollands Perspectief op de Regionale Energiestrategieën (PS, 3 februari 2020); |

| | |
|---|---|
| | 2. de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (GS, 10 april 2018);<br>3. de Kwaliteitsimpuls Zonneparken (2019);<br>4. de in het aan te wijzen gebied geldende provinciale beschermingsregimes;<br>5. de in het aan te wijzen gebied aanwezige ruimtelijk relevante belangen;<br>6. eventueel ARO advies.<br>d. De aanwijzing voor een stimuleringsgebied vervalt indien binnen drie jaar na aanwijzing van het stimuleringsgebied nog geen omgevingsplan is vastgesteld voor de realisatie van een opstelling voor zonne-energie. |
| Voorgestelde tekst | a. Onverminderd artikel 6.3 kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van het college van burgemeester en wethouders van de desbetreffende gemeente, of ambtshalve, stimuleringsgebieden zonne-energie aanwijzen waar kan worden afgeweken van het gestelde in artikel 6.2.<br>b. Het verzoek kan door Gedeputeerde Staten worden voorgelegd aan de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO).<br>c. Bij de beoordeling van het verzoek kunnen Gedeputeerde Staten onder meer betrekken:<br>1. het Noord-Hollands Perspectief op de Regionale Energiestrategieën (PS, 3 februari 2020);<br>2. de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (GS, 10 april 2018);<br>3. de Kwaliteitsimpuls Zonneparken (2019);<br>4. de in het aan te wijzen gebied geldende provinciale beschermingsregimes;<br>5. de in het aan te wijzen gebied aanwezige ruimtelijk relevante belangen;<br>6. eventueel ARO advies.<br>d. De aanwijzing voor een stimuleringsgebied vervalt indien binnen drie jaar na aanwijzing van het stimuleringsgebied nog geen omgevingsplan is vastgesteld voor de realisatie van een opstelling voor zonne-energie. |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Deze wijziging is per 1 januari 2023 reeds doorgevoerd in de OV NH2020 en wordt met dit besluit ook doorgevoerd in de OV NH2022. De wijziging betreft een procedurele wijziging die de uitvoering van de RES'en ten goede komt, omdat het circa 2 maanden scheelt in de procedure voor het aanwijzen van een stimuleringsgebied. |
| Consultatie PS | Nee |

**Voorstel 3:**

| | |
|---|---|
| **Bijlage** | Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen<br>Bijlage 7 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap provincie Noord-Holland<br>Bijlage 8 Kernkwaliteiten erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (UNESCO) |
| Huidige tekst | Zie de bijlagen |
| Voorgestelde wijziging | De beschrijvingen van de wezenlijke kenmerken en waarden (WKW) van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de beschrijvingen van de landschappen en bijbehorende kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en de beschrijvingen van de UNESCO kernkwaliteiten worden opgenomen als platte tekst in de betreffende bijlagen in de OV NH2022. Deze blijven tevens beschikbaar als PDF in de volgende viewer:<br>https://geoapps.noord-holland.nl/app/nnn_bpl |
| Besluit GS | Wijzigen |
| Motivatie | Het betreft een technische wijziging die noodzakelijk is i.v.m. het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). |
| Consultatie PS | Nee |

## 3. Lijst met zienswijzen

| ZW | Indiener |
|---|---|
| ZW-0001 | [redacted] |

## 4. Beantwoording per zienswijze

| ZW-0001 |
|---|
| **Zienswijze**<br>Graag vraag ik uw aandacht voor verwijzingsnummer 002.2.2023. U geeft aan dat u niet voornemens bent het begrenzingsverzoek in te willigen. Dit betreur ik. Op het [redacted] te Muiderberg gemeente Gooise Meren is in het verleden t.b.v. een zeer kleine deel van het perceel een NNN aanwijzing vastgesteld. Dit betreft een stukje van circa 150 m2 en bevindt zich aan de achterzijde en een stukje zijkant van het perceel. Daarmee is de overgang tussen het achtergelegen bosperceel en het bosperceel (Echobos) voldoende gegarandeerd. Dit is ook bekrachtigd door een uitspraak van de Rechtbank Midden-Nederland en de Raad van State (201805231/1/A1) in 2019.<br>Dat u in 2020 besloten heeft om het hele perceel te bestemmen tot BPL is daardoor onnodig. Daarnaast beperkt het ons als eigenaren in de uitoefening van ons eigendomsrecht. Graag zou ik u ook willen wijzen op de rechtsongelijkheid die u met dit besluit creëert. Er zijn meer percelen in de directe omgeving die op basis van de door u gehanteerde gronden voor een soortgelijke aanwijzing in aanmerking zouden komen. Dit is niet het geval omdat het alleen voor ons perceel van toepassing is.<br>Overigens spreekt u alleen over de BPL aanwijzing en niet over alle ander aanwijzingen die op ons perceel betrekking hebben o.a. agrarische bedrijven, grondbewerken bollenteelt uitgesloten en landelijk gebied. Wat gaat u dan daarmee doen of betreft dit wel een vergissing?<br>Tot slot houdt het argument dat uw besluit uit 2020 stamt en dat wij ooit de kans hebben gehad daarop te reageren in mijn ogen geen stand. Wij waren in de periode druk aan het verbouwen en woonden niet op het perceel. Daarnaast hadden wij net een slepende rechtszaak achter de rug (zie bovenstaand arrest) en hadden en konden wij niet vermoeden dat de Provincie ineens met nieuwe aanwijzingen zou komen. U heeft het waarschijnlijk volgens de geldende richtlijnen gepubliceerd maar omdat het alleen ons perceel betreft waarop een wijziging is toegepast had het u gesierd ons daarvan persoonlijk op de hoogte te stellen.<br>Ik hoop dat u alsnog besluit de bovengenoemde aanwijzingen ongedaan te maken en zich te beperken tot het al bestaande zeer beperkte NNN begrenzing op het perceel zoals bekrachtigd door de eerder genoemde uitspraak van de Raad van State. Daarmee is de overgangszoen voldoende gegarandeerd. |
| **Reactie op zienswijze**<br>Wij hebben uw verzoek eerder als volgt beantwoord:<br>Het werkingsgebied Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) betreft grotere landschappelijke eenheden met bijzondere kwaliteiten. Het gebied waar uw perceel onderdeel van uit maakt, is een groter aaneengesloten gebied van BPL en Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het perceel vormt de overgang tussen het bebouwingslint aan de Brink (niet in Landelijk Gebied (LG) gelegen en aansluitend op de stedelijke bebouwing van Muiderberg) en het aangrenzende bosgebied (wel LG en begrensd als NNN/BPL). Vanwege de betekenis van het bebosde perceel voor het BPL en NNN als overgang tussen [redacted] en het NNN/ BPL, is dit perceel door ons als BPL begrensd. Daarin is uw perceel niet uniek. Binnen LG/BPL zijn meerdere percelen met een woonbestemming gelegen die onderdeel uitmaken van het betreffende landschap of gelegen zijn in een overgangszones tussen stad en landschap/natuur.<br>Bij de begrenzing van het BPL langs het stedelijk gebied worden de criteria voor het begrenzen van het werkingsgebied Landelijk Gebied (LG) aangehouden. De kaart van de werkingsgebieden BPL en LG, inclusief de criteria, hebben Provinciale Staten op 22 oktober 2020 vastgesteld. De belanghebbenden hebben destijds, bij de terinzagelegging van het ontwerpbesluit, de mogelijkheid gehad om vóór de vaststelling te reageren. Voor deze locatie is er geen zienswijze bij ons ingediend. Het is aan de gemeente om de provinciale regels door te laten werken in hun bestemmingplannen. U heeft aangegeven dat er een omgevingsvergunning voor een woonfunctie is verleend en verzoekt om die reden tot wijziging van het LG ter plekke. De door de gemeente verleende omgevingsvergunning is voor ons geen aanleiding om het werkingsgebied LG voor deze locatie te wijzigen. Het feit dat op een locatie sprake is van een woonbestemming betekent |

niet dat deze locatie niet in het werkingsgebied LG kan liggen. Een woonfunctie is dan ook toegestaan in het werkingsgebied LG. Er gelden echter wel een aantal aanvullende regels voor een woonfunctie in het LG.

Wij zien geen aanleiding om af te wijken van ons standpunt dat wij hierboven hebben gegeven.

U vaagt ook of alle andere regimes voor deze locaties van toepassing zijn. Dat klopt. Deze regimes zullen ongewijzigd blijven op uw perceel.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

M.E.A.A.M. Ooms

BEL/OMB

Telefoonnummer +31235144823

marissa.ooms@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

– 1 NOV. 2023

**Kenmerk**

2032095/2117032

**Uw kenmerk**

---

**Betreft: Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Vaststelling van de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II.

## 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.[1] De uitgangspunten van de werkingsgebieden staan niet ter discussie en daarmee de werkingsgebieden zelf ook niet. Door specifieke ontwikkelingen kunnen de grenzen van een werkingsgebied echter wel aan verandering onderhevig zijn.

De bevoegdheid om deze werkingsgebieden te wijzigen en daarmee actueel te houden, hebben uw Staten aan Gedeputeerde Staten gedelegeerd (artikel 13.3 OV NH2022). Dit geldt ook voor de wijziging van de bijlagen behorende bij de OV NH2022 (artikel 13.4 OV NH2022).

Wij wijzigen de begrenzing van de werkingsgebieden en de inhoud van de bijlagen door middel van een cyclisch, herkenbaar en voorspelbaar proces. Hierover zijn uw Staten geïnformeerd.[2] De werkingsgebieden en de bijlagen worden elk half jaar gewijzigd, voor zover nodig, gericht op in werking treden op 1 juli en 1 januari.

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

[1] Denk aan Natuurnetwerk Nederland (NNN), Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL), Landelijk gebied (LG), Industrieterreinen van regionaal belang en industrieterreinen van provinciaal belang, glastuinbouwconcentratiegebied, UNESCO werelderfgoed, etc.

[2] Zie o.a. de brieven met kenmerken 1746799/1746804, 1775263/1775315 en 1775263/1855384.

Wij hebben op 13 juni 2023 het ontwerpbesluit genomen tot wijziging van de werkingsgebieden & bijlagen van de OV NH2022 (de zogeheten ronde 2 van 2023).[3] Uw Staten zijn over dit besluit geïnformeerd per brief (kenmerk 2032095/2032486). Het ontwerpbesluit heeft van 22 juni t/m 2 augustus 2023 ter inzage gelegen. De zienswijzen zijn verwerkt in de Nota van beantwoording (zie bijlage 2). Op 31 oktober 2023 hebben wij de wijzigingen definitief vastgesteld.

**Wijzigingen nader toegelicht**

Wijziging werkingsgebieden

Voor de werkingsgebieden betreft het de volgende soorten wijzigingen:

- Wijzigingsvoorstellen die door gemeenten of inwoners zijn ingediend;
- Verbeteringen van kennelijke onjuistheden in de kaart;
- Ambtshalve correcties.

Het gaat om in totaal 24 wijzigingsvoorstellen in de volgende werkingsgebieden:

- Bijzonder Provinciaal Landschap
- Landelijk Gebied
- MRA Landelijk Gebied
- Glastuinbouwconcentratiegebied
- Grondbewerking voor permanente bollenteelt uitgesloten
- Agrarische bedrijven
- Cultureel erfgoed - Provinciale monumenten
- Stimuleringsgebied zonne-energie
- Vaarwegbeheer AGV
- Nautisch beheer AGV
- Vaarwegen

De voorgestelde wijzigingen zijn beschreven in de tabel in de bijgevoegde Nota van Beantwoording (bijlage 2). Deze tabel geeft ook aan of het voorstel wel of niet tot een wijziging leidt.

De volgende viewer geeft inzicht in de gewijzigde begrenzing van het werkingsgebied per wijzigingsnummer:

https://geoapps.noord-holland.nl/kaartenportaal/apps/webappviewer/index.html?id=872fccc3141f410989df007bd62ada7f

Wijziging bijlagen

Naast wijzigingen in de werkingsgebieden bevat deze ronde ook wijzigingen in de inhoud van de bijlagen van de OV NH2022. Deze zijn

[3] Zie ook het nieuwsbericht 'Wijziging werkingsgebieden Omgevingsverordening Noord-Holland' d.d. 21 juni 2023 op https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2023/Juni_2023/Wijziging_werkingsgebieden_Omgevingsverordening_Noord_Holland

opgenomen in het bijgevoegde wijzigingsbesluit (bijlage 1) en in de Nota van Beantwoording (bijlage 2).

Het gaat in dit geval om 2 inhoudelijke wijzigingen in de volgende bijlagen:

- Bijlage 10 Gegevens en bescheiden
- Bijlage 11 Regels Gedeputeerde Staten

Het gaat daarnaast om 1 technische aanpassing die leidt tot wijziging van de volgende bijlagen:

- Bijlage 6 Wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland en Natuurverbindingen
- Bijlage 7 Kernkwaliteiten Bijzonder provinciaal landschap provincie Noord-Holland
- Bijlage 8 Kernkwaliteiten erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde (UNESCO)

**Geen consultatie Statencommissie**

Met uw Staten hebben wij ten tijde van de vaststelling van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (OV NH2020) afgesproken dat wijzigingen in de werkingsgebieden en bijlagen van de OV NH2020 en de OV NH2022 die binnen de categorieën "klein maar ingrijpend" of "groots en meeslepend" vallen ter consultatie aan uw Staten (lees: de betreffende Statencommissie) worden voorgelegd. Dit geldt ook voor wijzigingen die voortkomen uit moties en toezeggingen. Wij zijn van mening dat geen van de voorgestelde wijzigingen binnen deze categorieën vallen. De wijzigingen betreffen namelijk technische correcties, verbeteringen van kennelijke onjuistheden, kleine (niet-ingrijpende) wijzigingen, procedurele wijzigingen, wijzigingen die betrekking hebben op een locatie waarvoor een gemeentelijke bestemmingsplanprocedure is doorlopen en wijzigingen betreft het aanwijzen van een stimuleringsgebied voor zonne-energie die binnen het door Provinciale Staten vastgestelde RES-zoekgebied voor zon liggen. Derhalve zijn de wijzigingen niet ter consultatie aan uw Staten voorgelegd.

**Uitkomsten terinzagelegging**

Er is 1 zienswijze ingediend op het ontwerp (betreffende het Landelijk Gebied + Bijzonder Provinciaal Landschap). De reactie op de zienswijze treft u in de bijgevoegde Nota van Beantwoording. Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot wijziging van het ontwerpbesluit.

**Communicatie over het besluit**

De indiener van de zienswijze wordt per mail op de hoogte gebracht dat wij op de voorgenomen wijzigingen een besluit hebben genomen en dat de Nota van beantwoording beschikbaar is. Daarnaast wordt er een nieuwsbericht op de webpagina geplaatst.

**Tot slot**

De wijzigingen worden verwerkt in de OV NH2022, die door uw Staten is vastgesteld op 23 mei 2022. Deze treedt op 1 januari 2024 in werking, tegelijk met de Omgevingswet. De nu geldende versie van de Omgevingsverordening - de NH2020 - komt per 1 januari 2024 te vervallen. Daarom passen wij in deze ronde alleen de OV NH2022 aan.

De wijzigingen van deze ronde wijziging werkingsgebieden en bijlagen worden bekendgemaakt gericht op inwerkingtreding op 9 januari 2024. Dit is enkele dagen later dan de gebruikelijke datum van inwerkingtreding van de wijzigingen (d.w.z. 1 januari). De reden voor deze latere inwerkingtreding is dat het binnen het nieuwe Digitaal Systeem Omgevingswet (DSO) niet mogelijk is om twee besluiten tegelijkertijd in werking te laten treden. Voor verdere informatie over het DSO en de inwerkingtreding van de Omgevingswet verwijzen wij naar de brief aan Provinciale Staten d.d. 10 oktober 2023 met het kenmerk 2065234/2065261.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

2 bijlage(n)

1. Wijzigingsbesluit werkingsgebieden en bijlagen OV NH2022 ronde 2023-II
2. Nota van beantwoording Wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2023-II

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13651 |
| **Extern Zaak ID** | 2121061 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 7.c |
| **Titel** | RO: Consultatie ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/GRN |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

**Toelichting**

Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 biedt zicht op de toekomst van het Groene Hart, met een horizon van 2050. Het schetst wat de belangrijkste ruimtelijke opgaven zijn en benadrukt het belang van meervoudig gebruik van de schaarse ruimte. Aangezien niet alle opgaven ruimtelijk ingepast kunnen worden of strijdig zijn met elkaar moeten er keuzes gemaakt worden. Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 beschrijft daarvoor, binnen al bestaande randvoorwaarden, een aantal principes. Deze ontwikkelingsprincipes zijn, in onderlinge samenhang, het uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het Groene Hart.



# Ontwikkelperspectief 1.0 Groene Hart 2050

## GEZAMENLIJKE AMBITIES EN UITGANGSPUNTEN

Conceptversie 28 september 2023

## Colofon

Penvoerder: Coördinatiebureau Groene Hart, Lysias Advies

Datum: 28 september 2023

Beelden: Gemeente Krimpenerwaard
Fort Wierickerschans
Lima Fotografie
Bas ’t Hoen Fotografie
Sjaak-Loef
Ministerie van Beeld
Groene Hart van Holland

Groene Hart

# Inhoudsopgave


**Samenvatting ..... 3**

**1. Inleiding ..... 5**
1.1 Groene Hart in transformatie ..... 5
1.2 Gezamenlijke afspraken voor de toekomst ..... 6
1.3 Ontwikkelperspectief 1.0: een eerste gezamenlijke set uitgangspunten ..... 8
1.4 Vaststelling en toepassing Ontwikkelperspectief 1.0 ..... 8
1.5 Samenwerken als overheden ..... 8
1.6 Leeswijzer ..... 9

**2. Een onhoudbaar systeem: urgentie van een nieuw perspectief ..... 10**
2.1 Eeuwen van transformatie ..... 10
2.2 Bodemdaling ..... 11
2.3 Klimaatverandering ..... 12
2.4 Natuur en biodiversiteit ..... 13
2.5 Andere maatschappelijke opgaven ..... 14

**3. Randvoorwaarden ..... 16**
3.1 Wettelijke kaders en vastgestelde doelen ..... 16
3.2 Gebiedskenmerken ..... 18
3.3 Water en bodem sturend ..... 18
3.4 Leefbaarheid en economische vitaliteit ..... 19

**4. Ontwikkelprincipes ..... 21**
4.1 Overzicht ..... 21
4.2 De kwaliteiten van het Groene Hart ..... 23
4.3 Water en bodem sturend ..... 24
4.4 De landbouw ..... 26
4.5 Andere bedrijvigheid ..... 27
4.6 Wonen ..... 29
4.7 Natuur en biodiversiteit ..... 30
4.8 Mobiliteit en verbindingen ..... 30
4.9 Erfgoed en landschap 31
4.10 Energieopwekking 32

**5. Naar een nieuw toekomstbeeld ..... 34**

**6. Vervolgproces ..... 36**
6.1 Ontwikkelperspectief 1.0 ..... 36
6.2 Uitvoeringsagenda en gebiedsprocessen ..... 37

**Bijlage 1. Geraadpleegde bronnen ..... 38**

**Bijlage 2. Opties voor ophogen van de grondwaterstand in de veengebieden ..... 39**


Groene Hart

# Samenvatting

Het Groene Hart is een unieke en vitale regio die voor grote uitdagingen staat. Het gebied kent een eeuwenlange geschiedenis van mensen die het gebied met succes wisten te transformeren als reactie op de uitdagingen van hun tijd. Ook nu is een nieuw perspectief nodig voor het Groene Hart. Klimaatverandering, bodemdaling en teruglopende biodiversiteit maken dat het gebied wederom tegen natuurlijk, wettelijke en financiële grenzen aanloopt. Alleen met stevig ingrijpen en transformatie kan het Groene Hart inspelen op de impact van klimaatverandering, de bodemdaling remmen en biodiversiteit herstellen. De transformatie biedt ook kansen om het Groene Hart voor komende generaties leefbaar en vitaal te maken en te houden.

De vier overheidslagen vertegenwoordigd in het Bestuurlijk Platform Groene Hart (rijk, provincies, gemeenten, waterschappen) hebben in 2022 afgesproken om in het kader van NOVEX Groene Hart gezamenlijk afspraken te willen maken voor de toekomst van het gehele gebied. In het voorliggende Ontwikkelperspectief 1.0 hebben zij daartoe gezamenlijke ambities en uitgangspunten opgenomen. Ook zijn er openstaande vragen en discussiepunten geagendeerd voor beleidsontwikkeling zoals de ruimtelijke voorstellen en omgevingsvisies. In volgende versies van het ontwikkelperspectief neemt de mate van concreetheid van gebieds- en beleidsafspraken toe naarmate de op kennis gebaseerde inzichten groeien. Deze 1.0 versie is bedoeld als een advies aan de aan het platform deelnemende partijen, dat beoogd richting te geven aan hun beleidsontwikkeling. Daarbij worden overigens, binnen de gemaakte afspraken, onderlinge verschillen en keuzes voor deelgebieden gerespecteerd.

Uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het Groene Hart zijn bovenregionaal vastgestelde doelen zoals de klimaatdoelen ($CO_2$, bodemdaling), Kaderrichtlijn Water en de Vogel- en Habitatrichtlijn; eerder vastgelegde afspraken voor het Groene Hart in de bestuursovereenkomst Groene Hart; het sturende karakter van de condities van water en bodem (water en bodem sturend) en het belang van maatschappelijk draagvlak.

Water en bodem zijn sturend voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Vanuit dat vertrekpunt is het remmen van bodemdaling in veengebieden een prioritaire opgave. Dit is zowel nodig om de uitstoot van broeikasgassen te reduceren als om de door bodemdaling veroorzaakte schade aan gebouwen en infrastructuur te beperken. Verhoging van grondwaterpeilen in veengebieden is hiervoor een onontkoombaar middel. Dat moet zo veel als mogelijk gebeuren in samenhang met het behouden en versterken van de

groen-blauwe kwaliteit, de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het Groene Hart en de leefbaarheid en de economische vitaliteit. Van deelgebied tot deelgebied moeten op dit punt nadere keuzes worden gemaakt.

Binnen de uitgangspunten beschrijft dit Ontwikkelperspectief 1.0 een aantal ontwikkelprincipes om te hanteren binnen gebiedsprocessen en ruimtelijke opgaven. Met name in de veenweidegebieden is het noodzakelijk de bodemdaling af te remmen. Dat beperkt mogelijkheden voor nieuwe woningbouw, voor industriële activiteiten, voor grootschalige infrastructuur en voor de landbouw in het gebied in zijn huidige vorm. Voor innovatieve woonvormen, de landbouw, de biodiversiteit, de recreatie-en toeristische sector en voor het midden- en kleinbedrijf ontstaan echter ook nieuwe perspectieven. In het bijzonder voor de landbouw is steun van de overheid onontbeerlijk om de noodzakelijke transitie te laten slagen. Ook de stedenring rond het Groene Hart kan profiteren van de beoogde toename van de groen-blauwe en landschappelijke kwaliteit. Voorwaarde is wel het vergroten van de bereikbaarheid van het gebied door een stelsel van kleinschalige voorzieningen en infrastructuur. Tenslotte moeten en kunnen ook de mogelijkheden voor de opwekking van duurzame energie worden versterkt.

Binnen de hier voor benoemde uitgangspunten en ontwikkelprincipes doen zich nog veel keuzemogelijkheden voor, die bovendien van deelgebied tot deelgebied kunnen verschillen. Het Ontwikkelperspectief 1.0 schetst daarvoor verschillende opties met de daaraan verbonden voor- en nadelen. Voortgaan op de huidige weg is echter geen optie, gelet op de gevolgen van klimaatverandering, noodzaak de bodemdaling te beperken, waterkwaliteit te verbeteren, de verzilting tegen te gaan en de toestand van de natuur te verbeteren.

Het toekomstbeeld voor de lange termijn is uiteraard nog niet zeker. Maar wel leiden de uitgangspunten en de gekozen ontwikkelprincipes tot een toekomst van het Groene Hart met nog meer veerkracht, diversiteit en kwaliteit, zonder de leefbaarheid en de economische vitaliteit tekort te doen. De steun van de overheid voor de beoogde transitie is even onontbeerlijk als voorwaardelijk, ook voor draagvlak in het gebied. In het verleden heeft het gebied zich altijd aan veranderende omstandigheden aan weten te passen. Dat zal ook in de toekomst zeker lukken.



# 1. Inleiding

## 1.1 Groene Hart in transformatie

Het Groene Hart staat voor grote uitdagingen met de impact van klimaatverandering, bodemdaling, en dalende biodiversiteit. Wil het gebied in de toekomst leefbaar(der) en vitaal zijn voor inwoners, (agrarisch) ondernemers, recreanten en de natuur, dan zijn transformaties in het gebied onvermijdelijk. De landschapsbiografie van het Groene Hart laat zien dat mensen zich al eeuwenlang aanpassen aan de omstandigheden in het Groene Hart. De noodzakelijke transformatie biedt ook veel kansen en impulsen voor verbeteringen in de directe leef- en werkomgeving door knelpunten op te lossen en kwaliteit toe te voegen. Dit Ontwikkelperspectief 1.0 Groene Hart 2050 bevat een eerste set ontwikkelprincipes voor hoe het gebied zich verder kan ontwikkelen en transformeren met de grote uitdagingen én kansen die er liggen.

Dit leidt tot een toekomstbeeld 2050 met meerdere uitkomsten en dat is ook passend gezien de diversiteit van landschappen, culturen en economieën in het Groene Hart. De transformatie omvat ten minste de volgende drie onderdelen: de inhoudelijke opgaven, de samenwerking tussen gebiedspartijen en veranderingen 'onder de motorkap' (o.a. instrumentarium en houding). Het voorliggende Ontwikkelperspectief 1.0 Groene Hart 2050 focust zich op de inhoudelijke opgaven.

## 1.2 Gezamenlijke afspraken voor de toekomst

Directe aanleiding voor dit Ontwikkelperspectief 1.0 is de vraag van het kabinet aan de betrokken overheden bij NOVEX gebied Groene Hart om te werken aan een ontwikkelperspectief voor het Groene Hart. In het Rijksprogramma NOVEX werken alle overheden samen aan een plan voor de inrichting van Nederland. Om duidelijk te krijgen wat de ruimtevragers zijn en wat er ruimtelijk moet worden ingepast zijn de provincies door het kabinet gevraagd om de nationale opgaven en doelen ruimtelijk te vertalen in Ruimtelijke Voorstellen. Er zijn 16 aandachtsgebieden aangewezen, waaronder het Groene Hart. De transities in deze gebieden zijn zo groot dat hiervoor een apart ontwikkelperspectief moet worden opgesteld. Die ontwikkelperspectieven moeten onderdeel zijn van en agenderend zijn aan de Ruimtelijke Voorstellen van provincies. Uit het ontwikkelperspectief volgt een uitvoeringsagenda met regionale investeringsagenda.

In de bestuursovereenkomst NOVI Groene Hart (2022) hebben de betrokken overheden (rijk, provincies, gemeenten en waterschappen die vertegenwoordigd zijn in het Bestuurlijk Platform Groene Hart, verder te noemen 'de partijen' bepaald om gezamenlijk afspraken te gaan maken voor het NOVEX gebied Groene Hart. Dit doen de partijen vanuit de deskundige kennis over het gebied. In de bestuursovereenkomst zijn klimaatverandering en verlies aan biodiversiteit als grote opgaven gemarkeerd die veel impact hebben. Naast het realiseren van de internationale klimaat- en biodiversiteitdoelen is het de ambitie de groene identiteit en het zelfstandig woon-werk en leefgebied van het gebied te vernieuwen en versterken. De betrokken bestuurders vinden het daarom van groot belang om gezamenlijk te werken aan de toekomstbestendigheid van dit gebied.

In de bestuursovereenkomst is afgesproken om te komen tot lange termijnperspectieven voor het gebied, met inachtneming van de drie kenmerkende gebiedseigenschappen (de bodemgesteldheid, het watersysteem en de landschappelijke kwaliteit). Er is geconstateerd dat de eisen die deze drie gebiedseigenschappen stellen strijdig



kunnen zijn. Daarom spraken de gezamenlijke overheden in het Groene Hart af de mogelijke dilemma's met elkaar te bespreken en voor het omgaan daarmee prioriteiten willen stellen. Ook hebben zij afgesproken zich maximaal in te zetten om gezamenlijk tot keuzen te komen voor lastige, (deelgebied overstijgende) opgaven.

In het afgelopen jaar zijn verschillende (ontwerpende) onderzoeken uitgevoerd naar thema's voor het gebied. Ook is met inbreng van experts een Toekomstperspectief voor het gebied (verder te noemen het deskundigenrapport) opgesteld. Daarnaast hebben betrokken partijen doorgewerkt aan eigen beleidsnotities, zoals de Ruimtelijke Voorstellen en provinciale programma's landelijk gebied (PPLG), allen onderdeel van het NOVEX programma van de Rijksoverheid. Ook is in de praktijk van de afgelopen jaren doorgegaan  met experimenteren en met het ontwikkelen van het gebied. Zo wordt op tal van plekken in het gebied geëxperimenteerd met de aanpak van de opgaven die in dit Ontwikkelperspectief 1.0 benoemd zijn. Zie bijvoorbeeld de Proeftuin Veenweiden, de Proeftuin Krimpenerwaard, Klimaatslim Boeren op Veen (bv gebiedsproces De Ronde Hoep), het Veenweide innovatiecentrum Zegveld, Westergouwe, Circulaire bedrijventerreinen en de Reconstructie Kanis. De analyse van bestaande en in ontwikkeling zijnde beleidsnotities, de uitgevoerde onderzoeken en recente gesprekken met diverse belanghebbenden (overheden en niet-overheden) vormen de bouwstenen voor het Ontwikkelperspectief 1.0.

## 1.3 Ontwikkelperspectief 1.0: een eerste gezamenlijke set uitgangspunten

Het voorliggende Ontwikkelperspectief 1.0 is voor de partijen van het bestuurlijk platform Groene Hart een volgende gezamenlijk stap om te komen tot richting en keuzes voor het gebied. Het Ontwikkelperspectief 1.0 is een advies met als doel richting te geven aan de ontwikkeling van het Groene Hart en aan de beleidsontwikkeling bij de betrokken partijen. Het document bevat daartoe een aantal randvoorwaarden (toegelicht in H3) en ontwikkelprincipes voor de toekomst (toegelicht in H4). Deze principes bevatten uitspraken voor de ontwikkeling van het Groene Hart, met oog voor de samenhang van verschillende thema's. Zij moeten helpen richting te geven hoe partijen willen omgaan met de fundamentele en overstijgende opgaven op het gebied van water en bodem, landbouw, economie, wonen, energie, natuur en biodiversiteit en mobiliteit. Ze bieden ruimte voor specifiekere keuzes en invulling op gebiedsniveau. Niet alle vragen zijn daarmee beantwoord. In het Ontwikkelperspectief 1.0 wordt daarom een aantal punten geformuleerd die nader onderzoek, experimenteerruimte, discussie met de samenleving en besluitvorming vragen.

## 1.4 Vaststelling en toepassing Ontwikkelperspectief 1.0

Het Ontwikkelperspectief 1.0 zal voorafgaand aan vaststelling ter consultatie worden voorgelegd onder zowel leden van het bestuurlijke platform als een maatschappelijke klankbordgroep. Na verwerking van input zal het Ontwikkelperspectief 1.0 in het Bestuurlijk Platform Groene Hart ter vaststelling worden aangeboden, als advies dat richting biedt bij de ontwikkeling van het Groene Hart. De bedoeling is vervolgens dat de betrokken vier overheidslagen binnen de gestelde ambities en uitgangspunten de ontwikkelprincipes betrekken bij verdere beleidsvorming binnen de eigen organisaties (zoals verdere uitwerking van de Ruimtelijke Voorstellen) en bij gebiedsprocessen. De praktijkervaring die daarmee wordt opgedaan is, naast de vraagpunten die nog moeten worden beantwoord, input voor het vervolgproces van het ontwikkelperspectief.

## 1.5 Samenwerken als overheden

In de Bestuursovereenkomst is erkend dat alle overheidslagen noodzakelijk zijn om inhoudelijk afspraken te doen slagen. Er is afgesproken samen te werken op basis van gelijkwaardigheid en partnerschap. Vanuit de gevoelde verantwoordelijkheid voor het gehele Groene Hart willen alle partijen meedenken over de

ontwikkeling van het gebied als geheel, ook waar het niet het eigen grondgebied betreft. Daarbij staat de totale opgave centraal; die opgave ontstijgt het grondgebied van de individuele partijen. Bovendien is afgesproken eigen initiatieven op verschillende schaalniveaus met elkaar te bespreken en zo nodig aan te passen. Ook zullen zij elkaar rechtstreeks aanspreken op het leveren van de noodzakelijke prestaties, het nakomen van gemaakte afspraken. Zij zullen elkaar bovendien helpen en ondersteunen.

Iedere overheid functioneert vanuit de eigen rol en taakopvatting en draagt geen bevoegdheden over aan het Bestuurlijk Platform Groene Hart. Ook kunnen binnen de gemaakte afspraken verschillen tussen gebieden tot verschillende keuzes leiden; dat wordt gerespecteerd. Wel willen de overheden in het gebied werken vanuit de één overheidsgedachte. De inwoners en ondernemers van het gebied en niet-overheidsorganisaties mogen verwachten dat de overheden eenduidige opvattingen hebben over de wenselijke ontwikkelingen voor het Groene Hart en gezamenlijk werken aan het realiseren daarvan. Waarbij rekening gehouden wordt met de impact van voorgestelde ontwikkelingen.

## 1.6 Leeswijzer

Dit Ontwikkelperspectief 1.0 start (H2) met de reden voor het schrijven van dit Ontwikkelperspectief 1.0: het huidige systeem is onhoudbaar en overschrijdt de grenzen van het natuurlijke, wettelijke en/of financiële systeem. Hoofdstuk 3 beschrijft de randvoorwaarden voor het ontwikkelperspectief, hoofdstuk 4 de ontwikkelprincipes voor de toekomst en de vraagstukken die per thema spelen. Hoofdstuk 5 geeft een beeld waar toepassing van de ontwikkelprincipes in het gebied toe kan leiden. Hoofdstuk 6 beschrijft het vervolgproces. Het document bevat tot slot een overzicht van onderliggende bronnen voor dit Ontwikkelperspectief 1.0. Een beeld van opties voor verhoging van de grondwaterstanden, en de doorwerking daarvan op andere ruimtelijke aspecten in het gebied is toegevoegd als bijlage.

# 2. Een onhoudbaar systeem: urgentie van een nieuw perspectief

## 2.1 Eeuwen van transformatie

Het Groene Hart is belangrijk gebied en waardevol landschap met een eigen identiteit in het 'hart' van de omliggende Randstad. Het gebied vormt landelijk de as tussen de kust, het rivierengebied en het IJsselmeer, met daarbij de Oude en Nieuwe Hollandse Waterlinies (UNESCO werelderfgoed) die dwars door het gebied lopen. Midden in de rivierendelta van Noordwest Europa neemt het gebied een belangrijke positie in. Het is ook een gebied waar volop wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Vanaf 1958 streven overheden ernaar het open, uitgestrekte en groene karakter van het Groene Hart te koesteren. Het doel destijds was om het gebied te behouden als tegenhanger, als een groen uitloopgebied vol waternetwerken, voor de omringende steden. Deze visie heeft er tot op heden voor gezorgd dat het gebied zijn bijzondere kenmerken heeft weten te



behouden. Het gebied is een cultuurlandschap, waarin mensen het landschap door de eeuwen heen naar hun hand hebben gezet. Het gebied is door de geschiedenis heen voortdurend in transformatie geweest[1]. Deze geschiedenis wordt gekenmerkt door mensen die het water- en bodemsysteem benutten en het landschap naar hun hand zetten. Denk daarbij aan de eerste ontginningen in de Middeleeuwen, vervolgens de turfwinning, het droogleggen van de droogmakerijen, de waterlinies tot aan de ruilverkaveling en schaalvergroting in de landbouw in de 21ste eeuw. Al deze transformaties zijn ingezet om een crisis, vaak economisch gedreven, het hoofd te bieden.

Ook nu staat het gebied voor fundamentele opgaven. Bodemdaling, klimaatverandering en teruglopende biodiversiteit maken dat het gebied wederom tegen natuurlijke, wettelijke en/of financiële grenzen aanloopt. Doorgaan op de huidige weg is onhoudbaar. Daar komt bij dat er ook andere opgaven liggen op het gebied van wonen, economie, recreatie, mobiliteit en energie om het Groene Hart in relatie met de stedelijke omgeving leefbaarder en vitaler te maken. Opgeteld vragen deze opgaven om meer ruimte dan er is. Extensivering van de landbouw én extra woningbouwlocaties én extra waterbergingslocaties én extra bedrijventerreinen én meer ontsluitingsroutes past simpelweg niet. Dit vraagt om meervoudig ruimtegebruik, een scherp oog houden voor kwaliteit en harde keuzes. Kortom: wederom is het nodig om gezamenlijk een transitie in het Groene Hart in gang te zetten om tot nieuw perspectief te komen voor de opgaven die we te lang voor ons uit hebben geschoven. Hieronder worden deze opgaven kort geschetst.

## 2.2 Bodemdaling

Afgelopen eeuwen zijn voor de agrarische productie de veengebieden ontwaterd. Eenmaal aan de lucht blootgesteld, verteert het veen door een proces dat oxideren wordt genoemd. De oxidatie van veen zorgt jaarlijks voor 2-3 % van de totale uitstoot van CO2-emissie in Nederland. In de Klimaatwet is vastgelegd dat in de veenweiden deze emissies moeten worden verminderd. Een belangrijk deel van deze reductie opgave moet in het Groene Hart worden gerealiseerd (zie H3 ‘Randvoorwaarden’). Daarnaast leidt oxidatie van het veen in landelijk gebied en belasting van de slappe ondergrond in bebouwd gebied (zetting)tot bodemdaling, een proces dat wordt versneld door verdergaande ontwatering en daling van grondwaterstanden. Bodemdaling leidt tot schade aan gebouwen en infrastructuur, tot een toename van verzilting en opbarsting (en daarmee tot schade aan de landbouw en natuur), tot stijgende kosten van het waterbeheer en verslechtering van de

1 Biografie Groene Hart, Steenhuis/Meurs 2019

waterveiligheid (zeespiegelstijging, beheer en ruimtebeslag dijken). Verlaging van de grondwaterpeilen bij bodemdaling leidt weer tot verdere oxidatie en bodemdaling, waardoor bodemdaling en oxidatie blijven voortduren.

Zowel het huidige tempo van oxidatie als van de bodemdaling in het gebied zijn in de toekomst niet houdbaar. Land zakt steeds verder weg, met alle maatschappelijke kosten van dien. Daarnaast moet de CO2-uitstoot worden beperkt om de klimaatdoelen te halen en om verdere klimaatschade te voorkomen. Op sommige plekken in het Groene Hart zijn de veenpakketten relatief dun, maar op anderen plekken nog meters dik. Zonder grondwaterpeilen te verhogen of niet verder te laten meebewegen met de bodemdaling (peilfixatie), blijft de bodemdaling en bijgaande oxidatie doorgaan. Door het verhogen van grondwaterpeilen in het veen kan het proces van oxidatie en inklinking sterk worden afgeremd. Door veen nat te houden wordt het niet aan de lucht blootgesteld en wordt oxidatie voorkomen. Ingrijpen in het water en bodemsysteem is onvermijdelijk, het gaat om een systeemverandering voor de lange termijn 2050 en verder. Een systeemverandering is groot en ingrijpend maar biedt de kans om het Groene Hart leefbaarder, aantrekkelijker, duurzamer en economisch vitaler te maken in de nabije toekomst en voor de verre toekomst.

## 2.3 Klimaatverandering

Klimaatverandering zorgt wereldwijd voor langere periodes van droogte. Het Groene Hart is afhankelijk van een stabiele zoetwatervoorziening van buiten het gebied. De verwachting is dat de zoet watervoorziening in de komende decennia steeds meer onder druk komt te staan als gevolg van droogte en de groeiende zoetwaterbehoefte in Nederland. Dit geldt ook stroomopwaarts in het buitenland waardoor er minder zoet water onze delta binnenkomt. Bovendien kunnen hogere grondwaterpeilen in de veenweiden leiden tot een grotere behoefte op de zoetwatervraag. Ook neemt de behoefte aan drinkwater toe als gevolg van het aantal afgesproken te bouwen woningen in en rond het Groene Hart, waarbij het nog onduidelijk is wat de opgave na 2030 is.

Het voorgaande kan in droogmakerijen tot problemen leiden, in het bijzonder wanneer zij veel zoetwater uit het hoofdwatersysteem gebruiken om verzilting tegen te gaan. Grootschalige doorspoeling met oppervlaktewater vindt plaats om de landbouw in zijn huidige vorm mogelijk te maken. Tijdens droge periodes wordt de waterinlaat al incidenteel stilgezet en wordt er meer aandacht besteed aan het behoud van zoetwaterbuffers. Met de verwachte komst van meer en langere droge periodes kan in de droogmakerijen het huidige landgebruik op verschillende plekken onder druk

komen te staan. De doorspoeling van droogmakerijen legt bovendien een groot beslag op de zoetwatervoorziening in het Groene Hart en de omliggende gebieden. Dat wordt nog versterkt door de lage ligging van de droogmakerijen met een aanzuigende werking op het grondwater. De situatie kan uiteraard van gebied tot gebied verschillen.

Ook waterbergingscapaciteit is een opgave voor het gebied. Piekbuien en extreme neerslag als gevolg van klimaatverandering zorgen voor wateroverlast bij beperkte mogelijkheden voor waterberging. Ook zorgen ze voor afwenteling op lagergelegen gebieden en/of overbelasting van watergangen en gemalen. Hogere grondwaterpeilen leiden tot minder waterbergingscapaciteit. De sloten staan dan vol en de grond is dan al verzadigd.

## 2.4 Natuur en biodiversiteit

In het gebied staan natuur en biodiversiteit onder druk. Natura 2000 instandhoudingsdoelen, die voortkomen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR), worden in de Natura 2000-gebieden nog niet gehaald. Ook voldoet in vrijwel het gehele Groene Hart het oppervlaktewater niet aan de **Kaderrichtlijn Water (KRW)**. In 2027 moet Nederland aan de KRW voldoen. De waterkwaliteit in het Groene Hart (evenals de rest van Nederland) staat onder druk door meststoffen, gebiedsvreemd water (o.a. bij waterinlaat), veenoxidatie en moddervorming. Het verhogen van grondwaterpeilen in veengebieden komt niet automatisch ten goede aan de huidige natuurdoelen en ook niet aan de waterkwaliteit. Een tijdelijke verslechtering van de waterkwaliteit door uitspoeling



is mogelijk. De natuur en biodiversiteit zal met extensivering van het ruimte gebruik een positieve ontwikkeling kennen en zal zich aanpassen aan nieuwe fysieke omstandigheden. Het behouden van huidige natuurdoelen kan moeilijk worden vanwege de klimaatveranderingen en verhoging van de grondwaterpeilen in het veengebied, maar het streven is naar meer biodiversiteit in het gebied en niet alleen het behouden van de huidige soorten.

## 2.5 Andere maatschappelijke opgaven

Het Groene Hart heeft naast de hiervoor genoemde vraagstukken ook andere opgaven om aan te werken. De provincies Zuid-Holland, Utrecht en Noord-Holland (MRA) hebben bij elkaar opgeteld **een woningbouwopgave** van 500.000 woningen voor 2030. Er is grote behoefte aan uiteenlopende woonmilieus. Ook binnen het Groene Hart is sprake van een nijpend woningtekort, waarbij vooral jonge gezinnen niet kunnen wonen in de gemeenschappen waar ze zijn opgegroeid, mede omdat er onvoldoende passende 'schuifruimte' is voor inwoners die noodgedwongen in relatief te grote grondgebonde woningen wonen. Ook zal de economie van het Groene Hart, gelet op haar aard en potentie sterk afhankelijk blijven van (een toenemend aantal) arbeidsmigranten en (tijdelijke) vluchtelingen die ook gehuisvest moeten worden.

Voor de inwoners van het Groene Hart en de steden er omheen is het belangrijk om in de directe omgeving te kunnen ontspannen door te wandelen, fietsen, varen. Toegang tot groen blijkt een belangrijke factor te zijn voor de fysieke en mentale gezondheid van mensen. Onderzoeken tonen aan dat met name in de Natura-2000 gebieden de recreatiedruk te hoog is wat een negatief effect heeft op de natuur en dat het Groene Hart onvoldoende 'doorwaadbaar' is. Als gevolg van de toename van inwoners in- en rond het Groene Hart neemt de recreatiedruk alleen maar toe. Er ligt een belangrijke opgave om **recreatie en toerisme**, zowel locaties, gebieden als de toegang daartoe integraal mee te nemen in de gebiedsopgaven.

Het Groene Hart heeft geen afzonderlijke energieopgave gekregen in de beleidsdoelen. Landelijk moet in 2030 35 TwH op land zijn gerealiseerd. Naar verwachting volgt na 2030 weer een nieuwe/ extra doelstelling. Tegelijkertijd wordt ook naar het Groene Hart gekeken welke rol dit gebied kan vervullen in de **opwekking van duurzame energie**.

De toekomst van gangbare **landbouw** staat op veel plekken in het Groene Hart onder druk. De melkveehouderij draagt zorg voor een deel van onze voedselvoorziening en is daarnaast beheerder van het gewaarde open landschap van het Groene Hart. De combinatie van verhoging van grondwaterpeilen om

bodemdaling tegen te gaan, van verzilting en van de noodzaak tot biodiversiteitsherstel en gezondere bodems leggen, gevoegd bij het stikstofdebat, echter  druk op de agrarische sector. Landelijk beleid waarop de landbouw moet anticiperen is al op diverse thema's ingezet zoals de kringlooplandbouw, bossenstrategie, eiwitstrategie, de uitkoopregelingen en andere programma's met betrekking tot weidevogels, deltaplan biodiversiteitsherstel. Tegelijkertijd wordt momenteel ook nog hard gewerkt aan de uitwerking van de provinciale Programma's Landelijk Gebied en is het Landbouwakkoord nog niet gereed. De landbouw staat daarmee ook in het Groene Hart voor een grote transitie. Dit zal leiden tot extensievere vormen van landbouw maar mogelijk ook naar andere typen verdienmodellen.

Uit de Regionale Economische Analyse[2] komt verder naar voren dat het Groene Hart een sterke **economie** heeft, waarbij beleid aansluit op de economische kracht van het gebied. Het Groene Hart is een productielandschap met landbouw, maakindustrie en veel MKB-bedrijven. De landbouw is weliswaar zichtbaar in het landschap, maar het aandeel mensen dat in de landbouw werkt is desondanks relatief laag in vergelijking met andere sectoren in het Groene Hart.

Volgens experts[3] is het voor de toekomst van de overige economie belangrijk om te werken aan complexiteit van de economie en in te spelen op opkomende sectoren die passen bij het regionale economische profiel. Ook de transitie van de landbouw is voor de economie van het Groene Hart een belangrijk aandachtspunt.



[2] Jeroen Van Haaren, Frank van Oort, Ron Boschma, en Pierre-Alexandre Balland (2022), Ruimtelijk-economische analyse van het Groene Hart en de Peel

[3] Toekomstperspectief Groene Hart (2023)



# 3. Randvoorwaarden

Voor de toekomstige ontwikkeling van het Groene Hart geldt een aantal randvoorwaarden: wettelijke kaders en andere voor het gebied eerder vastgestelde doelen, een aantal specifieke gebiedskenmerken, en water en bodem sturend als leidend principe. Bovendien zijn ook leefbaarheid en economische vitaliteit randvoorwaardelijk voor de toekomst van het Groene Hart, ook om draagvlak te behouden en te vergroten voor toekomstige ontwikkeling. Hieronder worden deze randvoorwaarden nader geschetst.

## 3.1 Wettelijke kaders en vastgestelde doelen

De volgende Europese en landelijke regels en afspraken zijn voor het Groene Hart in het bijzonder relevant:

### *Klimaatmitigatie en adaptatie*

In het Klimaatakkoord (2019) is bepaald dat in 2030 landelijk 49% van de CO2-uitstoot ten opzichte van 1990 gereduceerd moet zijn. In 2050 moet de uitstoot met 95% zijn afgenomen ten opzichte van 1990. Dit is nodig om de opwarming van de aarde niet verder te laten oplopen dan 1,5 graad Celsius. Het kabinet heeft zich tot doel heeft gesteld om in 2050 voor NL als geheel klimaatneutraal

te willen zijn. De Europese Commissie heeft klimaatneutraliteit in 2050 als doel gesteld voor Europa als geheel. Dit betekent dat in 2050 de 'onvermijdelijke' restemissies uit veenbodems en uit de veestapel elders moeten worden gecompenseerd (in binnen- of buitenland). Dit verhoogt de druk om deze restemissies in 2050 zo laag mogelijk te laten zijn.

In veengebieden zorgen niet alleen verkeer, bebouwing en economische activiteiten voor CO2-uitstoot, maar ook bodemdaling als gevolg van afbraak van het veen. De landelijke schatting van de CO2-uitstoot uit veengebieden bedraagt 2 – 3 % van de totale Nederlandse emissie. In het klimaatakkoord is afgesproken om voor 2030 landelijk minimaal 1 megaton CO2-eq uitstoot uit veengebieden te reduceren. Deze is provinciaal toebedeeld: Zuid-Holland = 0,21; Noord-Holland = 0,09 en Utrecht = 0,09 Mton.

In het Klimaatakkoord is ook afgesproken dat landelijk in 2030 35 TWh aan elektriciteit aan wind- en zonne-energie moet worden opgewerkt op het land.

De genoemde landelijke doelen zijn niet één op één toe te passen op het Groene Hart, het zijn immers landelijke reductiedoelen. Wel leiden deze doelen tot een verplichting om ook in het Groene Hart met deze problematiek aan de slag te gaan en keuzes te maken op welk wijze aan landelijke doelen wordt bijgedragen.

### *Kaderrichtlijn Water*

In de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) uit 2000 is bepaald dat in uiterlijk 2027 in heel Europa de kwaliteit van alle wateren zowel chemisch (schoon) als ecologisch (gezond) op orde moet zijn. Nederland heeft zich aan deze doelstelling gecommitteerd. De verwachting is dat Nederland, inclusief het Groene Hart, deze doelstelling in 2027 niet gaat halen. De doelstellingen van de KRW blijven inhoudelijk echter staan.

### *Vogel- en Habitatrichtlijn*

In de Vogel- en Habitatrichtlijn (1991) is vastgesteld dat Nederland in Natura 2000-gebieden soorten en habitats in een goede staat van instandhouding moet brengen of houden. Momenteel belemmert onder meer de uitstoot van stikstof het bereiken staat van de doelstellingen voor veel Natura 2000-gebieden, waaronder in het Groene Hart.

### *EU-ontwikkelingen bodembeleid: EU Soil Health en No Net Land take in ontwikkeling*

In 2020 is de EU-bodemmissie, als 1 van de 5 Europese missies gelanceerd, met een eigen onderzoeks- en innovatieprogramma in Horizon2020. In 2021 is de Europese bodemstrategie (EU soil strategy for 2030) vernieuwd, als "key deliverable" van de EU-biodiversiteitsstrategie voor 2030, onderdeel EU



Green Deal. En in juli 2023 is er een voorstel gedaan voor een Europese Bodemmonitoringsrichtlijn, waarin de lidstaten bodemgezondheid moeten monitoren en ook aan duurzame bodembeheersmaatregelen moeten gaan werken, mocht deze richtlijn geëffectueerd worden. Doel van zowel de missie, als de strategie en de richtlijn is om de transitie naar gezonde bodems ingezet te hebben in 2030 en in 2050 overal in Europa gezonde en veerkrachtige bodems te hebben. De EU werkt ook aan het principe Zero net land take om het tegengaan van het afdekken van bodems en consumeren van groen/ natuur/landbouwgebieden ten behoeve van bebouwd gebied, infrastructuur etc. tegen te gaan.

## 3.2 Gebiedskenmerken

In de bestuursovereenkomst NOVI Groene Hart (2022) zijn drie essentiële gebiedseigenschappen benoemd als uitgangspunt voor de ontwikkelopgaven in het Groene Hart. Elk van deze eigenschappen vraagt om een doelstelling en ontwikkelrichting in samenhang met de andere eigenschappen. Het gaat om:

- De bodemgesteldheid: het stabiliseren van veenbodems ($CO_2$-uitstoot reduceren en zakkingsschade aan gebouwen en infrastructuur afremmen), en het voorkomen van verzilting;
- Het robuust inrichten van het watersysteem;
- Het door ontwikkelen van waardevolle gebiedskenmerken, zodat het karakter van het Groene Hart herkenbaar blijft.

## 3.3 Water en bodem sturend

Het kabinet heeft in een brief van Minister Harbers van november 2022 ‘water en bodem sturend’ als onderliggend principe voor ruimtelijke planvorming benoemd. Dit principe houdt in dat we bij het maken van ruimtelijke keuzes (zowel met betrekking tot locatie als inrichting) de grenzen van het water- en bodemsysteem respecteren en als uitgangspunt nemen voor alle gebiedsopgaven en -keuzes. Waarbij geldt: ‘pas toe of leg uit’. Het hanteren van dit

principe moet ervoor zorgen dat Nederlanders ook in de toekomst onder andere klimatologische omstandigheden kunnen blijven leven, wonen en werken. In een veilige omgeving, met een gezonde bodem, voldoende en schoon water.

Het Ontwikkelperspectief sluit zich bij deze randvoorwaarde aan. Dat laat onverlet dat de specifieke invulling ervan om nadere uitwerking vraagt, mede afhankelijk van specifieke keuzes die betrokken partijen maken. Het uitgangspunt dat water en bodem sturend is kan daarmee op verschillende wijzen worden ingevuld. Met verschillende effecten op de staat van de bodem, de waterhuishouding, het bijdragen aan de eerder genoemde gebiedsdoelen alsmede de leefbaarheid en de vitaliteit van het gebied. In hoofdstuk 4 en de bijlage wordt hierop verder ingegaan, onder meer in relatie tot verschillende opties voor het verhogen van de grondwaterstand.

## 3.4 Leefbaarheid en economische vitaliteit

De prioritaire opgaven in het Groene Hart ligt in een systeemwijziging van het natuurlijke systeem, maar het gebied is geen onontgonnen grond. Er wordt al eeuwenlang geleefd door mensen; in- en om het gebied voelen mensen zich verbonden met het Groene Hart



en willen dat kinderen en kleinkinderen er ook kunnen wonen, werken en recreëren. Het ontwikkelperspectief is bovendien alleen realiseerbaar als er draagvlak voor bestaat. Er zijn voor de toekomst van het Groene Hart grote kansen, zowel in termen van groene kwaliteit als in termen van kwaliteit van wonen en economie. Maar er zal ook veel veranderen. Daar zal alleen draagvlak voor zijn als er plaats blijft voor de agrarische sector, en voor vitale woonkernen en bijbehorende voorzieningen. Ondersteuning van de overheid is hiervoor onontbeerlijk om de noodzakelijke transities mogelijk te maken.

Voor draagvlak onder in- en omwoners is het belang dat overheden het 'samendoen' met belanghebbenden in een gebied. De lokale opgave moet centraal staan (opgaven gestuurd werken), waarbij de betrokkenheid van belanghebbenden en de besluitvorming zorgvuldig worden aangepakt.

In het Groene Hart wonen ruim 700.000 mensen verspreid over steden en kernen. Het gebied kent ook een sterke economie met groeipotentie, aangesloten op snel- en vaarwegen die het Groene Hart met het omliggende stedelijke gebied verbinden. De partijen hebben in de bestuursovereenkomst afgesproken niet alleen de gebiedskenmerken en de kwaliteit van het landschap, de natuur en het milieu te versterken, maar ook om het woon-werk en leefgebied te vernieuwen en op peil te houden. In de bestuursovereenkomst is uitgesproken om alle opgaven integraal mee te nemen in de ontwikkeling van het Groene Hart, denk aan opgaven voor de landbouw, natuurontwikkeling, woningbouw, bedrijvigheid, mobiliteit, toerisme en recreatie.

Het Groene Hart moet ook in de toekomst een gebied zijn waar het prettig wonen, werken en leven is in afstemming en verhouding met de ontwikkelingen in de rand er omheen. Daarvoor is voldoende ruimte nodig, met goede verbindingen.

# 4. Ontwikkelprincipes

## 4.1 Overzicht

De ontwikkelprincipes zijn richtinggevend voor de ontwikkeling van het Groene Hart. Sommige ontwikkelprincipes kunnen direct worden toegepast in gebiedsopgaven, andere raken regionale of nationale systeemkeuzes waarvoor meer onderzoek nodig is of waarvoor de keuzes in een breder verband, samen met het Groene Hart, worden gemaakt. Deze vraagstukken worden apart benoemd. Hieronder volgt een kort overzicht. In de navolgende paragrafen worden de ontwikkelprincipes thematisch nader toegelicht.

De ontwikkelprincipes zijn als volgt, en worden thematisch toegelicht in dit hoofdstuk:

1. Beschouw **het Groene Hart als waardevol onderscheidend geheel**, waarvan de (landschappelijke) kwaliteiten en cultuurhistorische waarden voor de lange termijn worden behouden en vergroot, met oog voor de diversiteit van de verschillende delen van het gebied, en met oog voor de (noodzaak van) leefbaarheid en economische vitaliteit. Maak keuzes over de verdeling van ruimte en toekennen van gebruik waarbij deze doelstelling voorop staat.



2. Werk volgens **drie NOVI-principes**: combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies, kenmerken en identiteit van een (deel)gebied staan centraal en afwentelen wordt voorkomen.
3. Hanteer bestaande of te realiseren **condities van water en bodem** als primair criterium bij de verdeling van de ruimte over de verschillende gebruiksmogelijkheden van het Groene Hart. Uitgangspunt is dat ruimtelijke keuzes fysiek realiseerbaar zijn, dat zij geen onaanvaardbare inspanningen en/of maatschappelijk kosten met zich mee brengen en dat geen negatieve effecten worden afgewenteld op derden, op ander locaties of naar de toekomst.
4. Ontwikkel en richt **het watersysteem** in het gebied zodanig in dat wateraanvoer en -afvoer, waterpeil, waterbergingsmogelijkheden, drinkwatervoorziening en waterkwaliteit aansluiten bij de gemaakte keuzes vanuit het principe water- en bodem sturend. Verhoog het grondwaterpeil in nader te bepalen mate, afhankelijk van deelgebied tot deelgebied. Zorg voor aanpassing aan de extra wateropgaven als gevolg van het verhogen van het grondwaterpeil. Betrek het ruimtebeslag dat hiermee is gemoeid bij de te maken ruimtelijke keuzes.
5. Bied **perspectief voor agrarisch ondernemers** in het Groene Hart. Tegelijk zijn beperkingen van het huidige agrarisch grondgebruik onvermijdelijk. Zowel incidentele als structurele ondersteuning van de overheid (beschikbaarheid van kennis en geld) zijn essentieel en daarmee voorwaardelijk voor de noodzakelijke transitie.
6. Maak voor **bestaande bedrijvigheid gebruik van lokale en (boven)regionale schuifruimte en beperk de uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijvigheid** binnen het Groene Hart. **Geef prioriteit aan sectoren die passend en veelbelovend zijn** voor kwaliteiten en leefbaarheid van het gebied en die de economie van het Groene Hart verder versterken, zoals de circulaire economie, activiteiten gericht op waterbeheer, bodemdaling en woningbouw, toerisme en recreatie, en de landbouw waar nodig in aangepaste vorm. Hergebruik bestaande bedrijventerreinen, dit vermindert de uitbreidingsbehoefte voor bedrijvigheid. Multifunctionele inpassing en goede landschappelijke inrichting (schaal en groen/blauw) van alle bedrijventerreinen bevorderen de visuele kwaliteit en duurzaamheid.
7. Bouw **woningen en bedrijventerreinen bij voorkeur op de kleigronden, niet in veengebieden**. Uitzondering geldt voor innovaties die duurzame en betaalbare bebouwing in veengebieden met beperkte drooglegging mogelijk maken.

Op deelgebiedsniveau zullen partijen op dit punt nadere afwegingen maken, mede gelet op de sociale impact van dit principe.

8. **Behaal de wettelijke doelen voor biodiversiteit en waterkwaliteit** (VRH en KRW) en daarmee wordt de biodiversiteit en waterkwaliteit in het gebied stevig verbeterd.
9. **Verbeter de verbindingen** naar en binnen het Groene Hart, met een voorkeur voor het versterken van OV, fiets- en vaarverbindingen.



10. **Verzilver het erfgoed: benut het cultuurhistorisch erfgoed voor de opgaven die het gebied kent**.
11. Maak **duurzame energieopwekking in het Groene Hart mogelijk**, zowel vanwege gezien de grote landelijke opgave voor energieopwekking als vanwege de kansen voor de regionale economie. Zoek daarbij naar mogelijkheden die goed aan aansluiten bij de kwaliteit van het landschap.

## 4.2 De kwaliteiten van het Groene Hart

De samenwerkende partijen voelen zich verantwoordelijk voor de toekomst van dit gebied als geheel, zoals in de bestuursovereenkomst vastgelegd. Het gebied is een nationaal en internationaal waardevol en onderscheidende entiteit, met een grote cultuurhistorische gelaagdheid, ruimtelijke diversiteit en waardevolle natuur.

Omringd door de verstedelijkte Randstad is het een groen hart met karakteristieke veenlandschapen en droogmakerijen, dooraderd met water, waar mensen wonen, werken en recreëren. Enerzijds is het gebied met haar landschap en relatieve rust een contrast met het omliggende gebied, anderzijds staat het gebied met haar eigen steden, kernen en vitale economie daarmee in nauwe verbinding. In de landschapsbiografie van het Groene Hart is zichtbaar dat het Groene Hart altijd in transformatie is geweest door de omgang

met bodem en water[4]: van een veenmoeras, de ontginningen daarvan, de turfwinning, de overgang van akkerbouw naar veeteelt, handel, scheepvaart, visserij en nijverheid, het droogleggen van de droogmakerijen tot aan de huidige fijnmazige structuur met een grote diversiteit van ruimtelijke functies.

**Ontwikkelprincipes:**

1. Beschouw het Groene Hart als waardevol onderscheidend geheel, waarvan de (landschappelijke) kwaliteiten en cultuurhistorische waarden voor de lange termijn worden behouden en vergroot, met oog voor de diversiteit van de verschillende delen van het gebied, en met oog voor de (noodzaak van) leefbaarheid en economische vitaliteit. Maak keuzes over de verdeling van ruimte die deze doelstellingen vooropstelt.
2. Werk volgens drie NOVI-principes: combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies, kenmerken en identiteit van een (deel) gebied staan centraal en afwentelen wordt voorkomen.

**Vraagstuk**: hoe behouden en bevorderen we de identiteit van het Groene Hart terwijl we weten dat er forse veranderingen zullen plaatsvinden?

## 4.3 Water en bodem sturend

Hoofdstuk 3 benoemt 'water en bodem sturend' als randvoorwaarde en daarmee een leidend beginsel. Dat betekent dat de in het gebied beoogde functies in beginsel alleen kunnen worden gerealiseerd:

- als hoeveelheid, het peil en de kwaliteit van het grond -en oppervlaktewater alsmede de hoedanigheid van de bodem dat fysiek mogelijk maken;
- als daarvoor te verrichten inspanningen en te maken kosten aanvaardbaar zijn;
- als eventuele negatieve gevolgen ervan niet worden afgewenteld naar derden, naar andere locaties dan wel naar de toekomst.

De condities van water en bodem zijn tot op zekere hoogte stuurbaar, maar niet onbeperkt. Dit hangt mede af van de keuzes die op nationaal en regionaal (water)systeemniveau worden gemaakt. Beperkingen zijn bijvoorbeeld de verzilting van laag gelegen delen door opkomende zoute kwel, en ook de omstandigheid dat in droge perioden voldoende aanvoer van zoet water van elders niet altijd mogelijk is. Dit gegeven leidt tot beperkingen van de gebruiksmogelijkheden van het Groene Hart, en dus tot de noodzaak tot keuzes.

[4] SteenhuisMeurs (2021), Landschapsbiografie Groene Hart

Keuzes voor het grondgebruik kunnen afhankelijk van de omstandigheden per deelgebied verschillen. Voor zover zij niet of niet geheel voldoen aan de hierboven genoemde criteria, zal dat negatieve effecten hebben. Die moeten bij de besluitvorming worden gewogen en verdisconteerd. Dat kan bijvoorbeeld leiden tot hogere inrichtings- en/of exploitatiekosten, waarmee bij de besluitvorming rekening moet worden gehouden. Een belangrijke factor is bovendien de hoogte van de grondwaterstand ten opzichte van maaiveld in het veenweidegebied. De functies landbouw, natuur, wonen en werken stellen hieraan verschillende eisen.

Zeker is dat verhoging van de grondwaterstand in (delen van) het gebied noodzakelijk is, gelet op het eerder vastgestelde doel om CO2-emissie te reduceren en bodemdaling af te remmen .De mate waarin en het tempo waarmee kunnen en zullen echter verschillen. In de bijlage worden bij wijze van voorbeeld verschillende opties geschetst, alsmede de consequenties daarvan

De inrichting en het beheer van het watersysteem binnen het gebied zullen bij het voorgaande moeten aansluiten. Daarbij moet er rekening mee worden gehouden dat klimaatverandering soms meer wateroverlast, soms meer watertekort met zich mee zal brengen dan in het verleden het geval was. Daarom zal moeten worden voorzien in een toename van mogelijkheden voor waterberging alsmede voor meer aan- en afvoercapaciteit.

**Ontwikkelprincipes:**

3. Hanteer bestaande of te realiseren condities van water en bodem als primair criterium bij de verdeling van de ruimte over de verschillende gebruiksmogelijkheden van het Groene Hart. Uitgangspunt is dat ruimtelijke keuzes fysiek realiseerbaar zijn, dat zij geen onaanvaardbare inspanningen en/of maatschappelijk kosten met zich mee brengen en dat geen negatieve effecten worden afgewenteld op derden, op ander locaties of naar de toekomst.
4. Ontwikkel en richt het watersysteem in het gebied zodanig in dat wateraanvoer en -afvoer, waterpeil, waterbergingsmogelijkheden, drinkwatervoorziening en waterkwaliteit aansluiten bij de gemaakte keuzes vanuit water- en bodem sturend. Verhoog het grondwaterpeil in nader te bepalen mate, afhankelijk van deelgebied tot deelgebied. Zorg voor aanpassing aan de extra wateropgaven als gevolg van het verhogen van het grondwaterpeil. Betrek het ruimtebeslag dat hiermee is gemoeid bij de te maken ruimtelijke keuzes.

**Vraagstuk**: welke keuzes worden gemaakt in hoogte van de grondwaterstanden ten opzichte van maaiveld in (deelgebieden) van het veenweidegebied, in samenhang met keuzes voor het grondgebruik (zie ook de opties in de bijlage).

**Vraagstuk**: welk ruimtebeslag is gemoeid met de ontwikkeling en inrichting van het watersysteem, en waar kan deze ruimte gevonden worden in samenhang met de afhankelijkheid en inlaten van de wateraanvoer van elders?

**Vraagstuk**: aanpassen aan de extra wateropgaven als gevolg van het verhogen van het grondwaterpeil geeft grotere kans op water op maaiveld en grotere waterbehoefte. Daarvoor werken partijen aan landelijke afspraken over wateraanvoer én aan lokale, gebiedsgerichte oplossingen in landgebruik.

**Vraagstuk**: hoe zorgen we voor voldoende drinkwater en waterveiligheid?

**Vraagstuk**: voor de langere termijn moeten ruimtelijke systeemaanpassingen worden verkend om afwenteling tegen te gaan.



## 4.4 De landbouw

Doel van het Ontwikkelperspectief zijn behoud en waar nodig versterking van zowel de karakteristieken en de kwaliteit van het gebied, als van de vitaliteit, de leefbaarheid en het beheer van het gebied. Het voortbestaan van een vitale, grondgebonden agrarische sector met toekomst is daarvoor een voorwaarde. Tegelijkertijd zijn er grote beperkingen. Die beperkingen hangen samen met milieuproblemen die zich ook elders in het land voordoen waaronder de stikstofproblematiek.

In het Groene Hart spelen in het bijzonder de toenemende verzilting in delen van het gebied, en de voortdurende veenoxidatie en de bodemdaling een belangrijke rol. In (delen van) het

veenweidegebied zal het noodzakelijk zijn de grondwaterstanden te verhogen. Naar de mate waarin daarvoor wordt gekozen kan dit leiden tot extensivering van de melkveehouderij, tot andere vormen van agrarisch grondgebruik en tot de noodzaak van andere bronnen van inkomsten buiten de landbouw. De overheid heeft daarbij een verantwoordelijkheid, gelet op de publieke belangen die in het geding zijn zoals de voedselvoorziening, het beheer van water, natuur en landschap, de energieopwekking en de recreatie. Zo is beloning aan de orde voor groene en blauwe diensten, voor energieopwekking en in de recreatiesector. Wil de noodzakelijke transitie slagen, dan moeten de inkomsten van de agrarische sector op redelijk niveau blijven; alleen dan kan de beoogde transitie van de sector slagen. De overheid moet daarom mede verantwoordelijkheid nemen voor de transitie, deze ondersteunen en perspectief bieden op redelijk inkomens in de agrarische sector.

**Ontwikkelprincipe:**

5. Bied perspectief voor agrarisch ondernemers in het Groene Hart. Tegelijk zijn beperkingen van het huidige agrarisch grondgebruik onvermijdelijk. Zowel incidentele als structurele ondersteuning van de overheid (beschikbaarheid van kennis en geld) zijn essentieel en daarmee voorwaardelijk voor de noodzakelijke transitie.

**Vraagstuk**: welke (landelijke en andere) middelen komen beschikbaar voor ondersteuning van de agrarische sector ten behoeve van de noodzakelijke transitie?

**Vraagstuk**: het verder ontwikkelen van realistische verdienmodellen en implementeren gaat langzaam, hoe gaan we hier mee om terwijl de transities urgentie hebben?

## 4.5 Andere bedrijvigheid

Uit de eerder geformuleerde doelstellingen voor het Groene Hart volgt dat niet alles kan en dat er keuzes nodig zijn in de verdeling van de ruimte. De partijen zien beperkingen voor de uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijvigheid. Het deskundigenrapport zegt dat de vitaliteit van de lokale economie met name ligt in een sterk MKB, de dienstverlening en de maakindustrie en wat aandacht vraagt om dat vast te houden en door te ontwikkelen. Het gebied leent zich ook uitstekend voor de doorontwikkeling van circulaire economie, activiteiten gericht op waterbeheer, bodemdaling en woningbouw en toeristisch-recreatieve ontwikkeling. Ook is er economisch perspectief voor de landbouw (zie hiervoor). Grootschalige industriële bedrijvigheid,

grote bedrijventerreinen en logistieke dienstverlening zijn daarentegen minder passend bij de lokale economie en de kenmerken van het gebied.

### Ontwikkelprincipe:

6. Maak voor bestaande bedrijvigheid gebruik van lokale en (boven) regionale schuifruimte en beperk de uitbreidingsmogelijkheden voor bedrijvigheid binnen het Groene Hart. Geef prioriteit aan sectoren die passend en veelbelovend zijn voor kwaliteiten en leefbaarheid van het gebied en die de economie van het Groene Hart verder versterken, zoals de circulaire economie, activiteiten gericht op waterbeheer, bodemdaling en woningbouw, toerisme en recreatie, en de landbouw waar nodig in aangepaste vorm. Hergebruik bestaande bedrijventerreinen, dit vermindert de uitbreidingsbehoefte voor bedrijvigheid. Multifunctionele inpassing en goede landschappelijke inrichting (schaal en groen/blauw) van alle bedrijventerreinen bevorderen de visuele kwaliteit en duurzaamheid.

**Vraagstuk**: zijn de partijen bereid om afspraken te maken over ruimte die beschikbaar wordt gemaakt voor economische groei in het Groene Hart, zowel als het gaat om beperken als om stimuleren van specifieke sectoren passend in het Groene Hart?





## 4.6 Wonen

In het Groene Hart wordt volop gewoond. Uit het doel van het perspectief om het Groene Hart als waardevol geheel te behouden volgt logischerwijs voort dat er beperkingen en voorwaarden zullen moeten zijn voor het ruimtebeslag van woningen. Daarnaast kan bouwen op zakkende veenbodems op lange termijn grote maatschappelijke kosten met zich meebrengen. Tegelijkertijd ligt er ook voor de overheden in het Groene Hart een opgave om huisvesting voor (in ieder geval de bestaande) inwoners mogelijk te maken, en om kernen vitaal te houden.

### Ontwikkelprincipe:

7. Bouw woningen en bedrijventerreinen bij voorkeur op de kleigronden, niet in veengebieden. Uitzondering geldt voor innovaties die duurzame en betaalbare bebouwing in veengebieden met beperkte drooglegging mogelijk maken. Op deelgebiedsniveau zullen partijen op dit punt nadere afwegingen maken, mede gelet op de sociale impact van dit principe.

**Vraagstuk**: partijen kunnen als ontwikkelprincipe hanteren dat de woningbouwopgave voor het Groene Hart in eerste instantie binnenstedelijk moet worden gerealiseerd waarbij rekening wordt gehouden met voldoende ruimte voor een duurzame openbare ruimte en leefbaarheid binnen de kern. Overige nieuwbouw kan, naast de al aangewezen grootschalige ontwikkellocaties, alleen in beperkte mate en onder voorwaarden aan de randen worden gerealiseerd, met daarnaast beperkte ruimte voor de woningbouw voor de bestaande inwoners van kernen en steden binnen het gebied. Indien daarvoor zou worden gekozen, zouden daarover afspraken moeten worden gemaakt met omliggende gemeenten. Die hebben op hun beurt belang bij recreatieve en toeristische mogelijkheden en voorzieningen in hun nabije omgeving. Het vraagstuk betreft de wijze waarop bouwen op zeer slappe veengrond, op water en langs de randen van bestaande bebouwing kansrijk is. Dit vraagt om verbeelding, pilots met maximale meervoudigheid van opgaven op nieuw te bebouwen grond/water en uitwerkingen van de levenscycluskosten waarbij ook de indirecte kosten en baten worden meegenomen.

## 4.7 Natuur en biodiversiteit

De Natura-2000 instandhoudingsdoelen en het voldoen aan de Kaderrichtlijn Water zien partijen als belangrijke doelen voor (verbetering van) de kwaliteit van het Groene Hart. De natuuropgave is het versterken van een robuust natuurnetwerk en een verhoging van de biodiversiteit. Kansen hierbij zijn vormgeven aan de transitie in het landelijk gebied en het daarmee bevorderen van de biodiversiteit in het landelijk gebied en een reductie van stikstofdepositie in natuurgebieden. Ook het realiseren van de 10% groenblauwe dooradering draagt daaraan bij.

**Ontwikkelprincipe:**

8. Behaal de wettelijke doelen voor biodiversiteit en waterkwaliteit (VRH en KRW) en verbeter daardoor de biodiversiteit en waterkwaliteit in het gebied.

Afhankelijk van keuzes in de verhoging van grondwaterpeilen in veengebieden kunnen meer mogelijkheden komen voor natuurontwikkeling, zowel door agrarisch natuurbeheer, de realisatie van de groen-blauwe dooradering als door eventuele transformatie van landbouwgrond. Dit kan de landschappelijke kwaliteit en biodiversiteit van het Groene Hart versterken, en daarmee ook de toeristische sector.

**Vraagstuk**: waar en in welke mate willen de betrokken partijen in het gebied meer natuur ontwikkelen en de biodiversiteit versterken?



## 4.8 Mobiliteit en verbindingen

Een goed bereikbaar en doorwaadbaar Groene Hart is van grote betekenis voor de kwaliteit van leven en de economie voor de inwoners van het Groene Hart en het stedelijk leven in de

omringende steden. Om de vitaliteit van bestaande bebouwing te versterken en om de ontwikkeling van de recreatie en toerisme te bevorderen is versterking van ov-verbindingen, fietsverbindingen, bestaande infrastructuur (waaronder weg- en vaarwegen) noodzakelijk. Bij het verbeteren van de bereikbaarheid kunnen watergangen, waterbergingsgebieden, onderhoudspaden en ecologische verbindingen worden benut. Goede routenetwerken kunnen aansluiting bieden op met aansluiting op het stedelijk netwerk binnen en aan de randen van het Groene Hart.

Om het karakter van het Groene Hart te behouden is aanleg van nieuwe grootschalige weginfrastructuur niet wenselijk. Met name het veenweidegebied is daarvoor minder geschikt.

**Ontwikkelprincipe:**

9. Verbeter de verbindingen naar en binnen het Groene Hart, met een voorkeur voor het versterken van OV, fiets- en vaarverbindingen.

**Vraagstuk**: onderzoek of ruimtelijke ontwikkelingen gekoppeld kunnen worden aan regiopoorten zoals Woerden en Breukelen met qua bereikbaarheid een focus op fiets en OV.



## 4.9 Erfgoed en landschap

Het Groene Hart kent belangrijk cultuurhistorisch erfgoed. Benut dit erfgoed voor de opgaven die het gebied kent. Een kans is om bij verhoging van de grondwaterstanden in het veenweidegebied gebruik te maken van de inundatievelden van de Oude en Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam om zo tegelijk ook de erfgoedwaarden te versterken en beter beleefbaar te maken.

Het landschap van het Groene Hart is een belangrijke drager van kwaliteit in West-Nederland. Het heeft een belangrijke functie als binnentuin van de Randstad. Door de landschappelijke samenhang met de omliggende grote landschappen van Kust, IJsselmeer, Rivierengebied en Delta te versterken ontstaat een robuuste en toekomstbestendige landschappelijke hoofdstructuur en ecologische verbinding. Door het versterken van landschappelijke, ecologische en recreatieve relaties wordt de betekenis van het Groene Hart versterkt. Dit biedt de juiste balans en tegenwicht ten opzichte van de groeiende verstedelijking van en in de Randstad. Daarnaast kent het uiteraard ook een duidelijke wisselwerking met de omringende steden. Kansen liggen er ook in het verbeteren van de kwaliteit en beleefbaarheid van grote stille landschappen en het versterken van groene scheggen tot groene zones die stad en landschap beter met elkaar verbinden, zodat de identiteit van het Groene Hart wordt behouden of versterkt.

**Ontwikkelprincipe:**

10. Verzilver het erfgoed: benut het cultuurhistorisch erfgoed voor de opgaven die het gebied kent.

**Vraagstuk**: hoe gaan we om met behoud van erfgoed mocht dit onder druk komen te staan door de impact van klimaatverandering en voorgenomen maatregelen in het water- en bodemsysteem?

## 4.10 Energieopwekking

Voor het Groene Hart is geen afzonderlijke opgave geformuleerd voor (duurzame) energieopwekking. Landelijk moet in 2030 35 TwH op land zijn gerealiseerd; naar verwachting volgt na 2030 weer een nieuwe/extra doelstelling. Van het Groene Hart mag worden verwacht dat zij ook een aandeel levert in energieopwekking. Het gebied kent zeven RES-regio's waarvoor plannen worden uitgewerkt. Er is veel ruimte voor eventuele duurzame energieopwekking in het gebied; partijen zien hiervoor niet alleen een verantwoordelijkheid, maar ook kansen. Het ontwerpend onderzoek 'Groene energie in het Groene Hart 2050' bevestigt dit. De inpassing van energieopwekking vergt in het landschap van het Groene Hart maatwerk. Daarnaast is het van belang om in beeld te brengen wat de ruimteclaim van duurzame energieopwekking (en bijbehorende infrastructuur) na 2030 zal zijn.

## Ontwikkelprincipe:

11. Maak duurzame energieopwekking in het Groene Hart mogelijk, zowel vanwege gezien de grote landelijke opgave voor energieopwekking als vanwege de kansen voor de regionale economie. Zoek daarbij naar mogelijkheden die goed aan aansluiten bij de kwaliteit van het landschap.

**Vraagstuk**: de 'openheid van het landschap' wordt regelmatig als waarde van het Groene Hart benoemd. Hoe wordt deze kwaliteit gewogen ten opzichte van de komst van windmolens en zonneweides? Het ontwerpend onderzoek Energietransitie van het BPGH werkte enkele richtingen uit met verbeelding hoe het landschap er dan uit kan komen te zien. Van belang is om hierover in de regio het gesprek over te gaan voeren, in samenhang met de RES aanpak.

**Vraagstuk**: willen de partijen voor het Groene Hart als geheel een doelstelling voor energieopwekking formuleren en hierover gezamenlijk afspraken maken?



# 5. Naar een nieuw toekomstbeeld

Toepassing van het Ontwikkelperspectief en de bijbehorende ontwikkelprincipes zal ertoe moeten leiden dat het Groene Hart ook over enkele decennia herkenbaar is en blijft als een groen, leefbaar en economisch vitaal gebied, zowel binnen de Randstand, binnen Nederland als Internationaal. Een gebied met een mix van landschappen waarin enerzijds de historie van oude cultuurlandschappen zichtbaar is, maar ook nieuwe vormen van landgebruik opdoemen die passen bij de kansen en opgaven van de 21ste eeuw. Wanneer het uitgangspunt ‘water en bodem zijn sturend’ wordt toegepast, en wanneer beperking van de bodemdaling met name in het veenweidegebied daadwerkelijk wordt beoogd en gerealiseerd, zijn er beperkingen én kansen.

Verhoging van grondwaterpeilen in veengebieden is onontkoombaar, en zal gedeeltelijk leiden tot een andere landbouw en beperkingen opleggen aan zowel nieuwe woningbouw als aan (industriële) bedrijvigheid. Tegelijk ontstaan grote kansen voor biodiversiteit, nieuwe natuur, recreatie en toerisme, en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor het midden- en kleinbedrijf, ook in de dienstensector en voor de landbouw passend bij de karakteristieken van het gebied.

Bestaande bebouwing in landelijk gebied zal beter tegen verzakking zijn beschermd. Nieuwe woningen, in het bijzonder voor de al aanwezige inwoners en hun families, zijn op daarvoor in aanmerking komende plekken in het Groene Hart geclusterd gerealiseerd. In de eerste plaats op kleibodems. Maar ook duurzame en betaalbare woningconcepten in het veengebied kunnen ruimte bieden aan woningzoekenden, afhankelijk van het tempo van innovatie.

Met name de landbouw staat voor een grote opgave. Die zal voor een aantal bedrijven kunnen worden ingevuld door extensivering, door andere teelten, en door andere bronnen van inkomsten dan agrarische voedselproductie. Steun van de overheid, onder meer door adequate beloning van groen-blauwe beheerdiensten is daarvoor een voorwaarde.

Het Groene Hart als geheel is door betere OV-, fiets en vaarverbindingen beter toegankelijk. Door de combinaties van verbeterde mobiliteit en nieuwe recreatiefuncties in het landschap, zal het gebied meer een uitloopgebied voor inwoners van de Randstad en toeristen worden. Wie door het Groene Hart wandelt, fietst, rijdt of vaart zal een natter en diverser landschap zien. De veenweiden blijven overwegend een open en uitgestrekt karakter houden en kunnen in verschillende mate een hoger grondwaterpeil hebben, waardoor meer extensievere vormen van landbouw zichtbaar zijn. Ook energieopwekking, wateropslag, natuurbeheer en recreatie kunnen aanwezig zijn. Wanneer gekozen wordt voor verregaande verhoging van grondwaterpeilen in het veengebied zullen ook droogmakerijen naar verwachting transformeren, als gevolg van beperking van de zoetwateraanvoer. Mogelijke alternatieven zijn meer ruimte voor opwekking van duurzame energie, andere typen teelten en wateropslag.

Het verleden heeft laten zien dat het Groene Hart zich altijd heeft ontwikkeld een aangepast aan veranderende omstandigheden. Waarom zouden we dat nu niet kunnen?

# 6. Vervolgproces

## 6.1 Ontwikkelperspectief 1.0

Het Ontwikkelperspectief 1.0 wordt tussen eind september en medio november 2023 voorgelegd ter consultatie aan de ondertekenaars van de bestuursovereenkomst Groene Hart en de maatschappelijke klankbordgroep. Er wordt gevraagd kennis te nemen van het Ontwikkelperspectief 1.0 en hierop te reflecteren. Doel van de consultatie is te achterhalen hoe partijen naar het Ontwikkelperspectief 1.0 en de daarin verwoorde ontwikkelprincipes en vraagstukken kijken voor het betreffende gebied. Nevendoel is om op te halen wat de impact van het ontwikkelperspectief is op de verschillende gebieden binnen het Groene Hart, waar het goed resoneert of waar het juist schuurt. Met deze informatie wordt het Ontwikkelperspectief 1.0 waar nodig aangepast en als definitieve 1.0 versie, inclusief een nota van toelichting, worden aangeboden ter vaststelling aan de bestuurders van het Bestuurlijk Platform Groene Hart in december 2023. Daarmee is ook voldaan het verzoek van het Rijk om als NOVEX-gebied in 2023 een Ontwikkelperspectief op te leveren. De bedoeling is dat de vier betrokken overheidslagen van het Bestuurlijk Platform de ontwikkelprincipes vervolgens ook hanteren bij eigen beleidsvorming en inbrengen in gebiedsprocessen.



De volgende stap is het opstellen van een agenda en werkplanning voor het Bestuurlijk Platform om de vraagstukken in het Ontwikkelperspectief 1.0 op te pakken. Deze opbrengsten, praktijkinzichten en waar nodig aanvullend onderzoek leiden tot een volgende versie van het Ontwikkelperspectief. Daarbij sluit het Bestuurlijk Platform aan op initiatieven die al lopen en/of nog worden opgezet. Daar waar nog nodig worden de Groene Hart vraagstukken geagendeerd en opgebouwde kennis ingebracht. Ook kunnen nieuwe initiatieven worden opgezet, in samenwerking met derden.

Om het geschetste toekomstbeeld te ontwikkelen en te realiseren is samenwerking tussen alle betrokkenen een voorwaarde. De betrokken overheden, samenwerkend in het Platform Groene Hart, nemen daarbij een bijzondere plaats is. Zij vertegenwoordigen immers de inwoners van het gebied, stellen de doelen, maar moeten ook de gewenste ontwikkeling op alle mogelijkheden manieren ondersteunen.

## 6.2 Uitvoeringsagenda en gebiedsprocessen

De volgende stap in het NOVEX-proces is het ontwikkelen van een Uitvoeringsagenda en bijbehorende Regionale Investeringsagenda. In deze fase werken de betrokken partijen toe naar realisatie van de gemaakte afspraken binnen gebiedsopgaven.

De gekozen randvoorwaarden en ontwikkelprincipes kunnen richting geven aan de toekomst. Het eindbeeld is sterk afhankelijk zijn van keuzes die nog moeten worden gemaakt, zowel voor het Groene Hart als geheel als voor deelgebieden. Ook op internationaal en landelijk gebied is sprake van schuivende panelen, onder meer bij het klimaat- en het landbouwbeleid. Toch zijn de contouren van de toekomst zichtbaar.

# Bijlage 1. Geraadpleegde bronnen


- Expertteam Groene Hart (2023). Toekomstperspectief Groene Hart 2050
- SteenhuisMeurs (2021), Landschapsbiografie Groene Hart
- Ontwerpend onderzoek bodem, water en landgebruik (2019)
- Ontwerpend Onderzoek Energietransitie in het Groene Hart 2050
- RLi (2020), rapport 'Stop bodemdaling in veengebieden'.
- Advies Regionale Energiestrategieën en het Groene Hart (2020)
- Van Haaren, J, van Oort, F., Boschma, R., Balland, P.A. (2022), Ruimtelijk-economische analyse van het Groene Hart en de Peel

# Bijlage 2. Opties voor ophogen van de grondwaterstand in de veengebieden

Ophogen van de grondwaterstand in veenweidegebieden is, op basis van de huidige inzichten, de belangrijkste maatregel om bodemdaling te remmen (en daarmee CO2-uitstoot te reduceren en schade te voorkomen). Hoe hoog de grondwaterstand in de veengebieden moet zijn is een van de belangrijkste vraagstukken voor het Groene Hart.

Leidend is de opgave om de broeikasgasemissie en bodemdaling in het landelijk veenweidegebied te beperken, maar ook andere afwegingsfactoren zijn van belang: de fysieke gesteldheid, de impact op en kansen voor de verschillende functies, en de gevolgen voor omliggende gebieden De opties zijn niet overal in het Groene Hart toe te passen; dat is zowel technisch onmogelijk als gezien de lokale verschillen onwenselijk. Per gebied zal afhankelijk van de dikte van het veenpakket en andere natuurlijke omstandigheden en lokale afwegingen tot specifieke keuzes moeten worden gekomen. Het is mogelijk om de verschillende opties ruimtelijk (tussen gebieden, maar ook binnen gebieden) te combineren, en ook om daar in de tijd gefaseerd mee om te gaan.

In het navolgende worden verschillende opties en hun consequenties samenvattend geschetst. Daarbij wordt op voorhand opgemerkt, dat het hier een eerste verkenning betreft, die niet volledig is, onzekerheden bevat en nader moet worden uitgewerkt alvorens voor deelgebieden van het Groene Hart tot keuzes te kunnen komen. Verschillende opties zijn:

***Optie '0': doorgaan op de huidige weg, grondwaterstanden dieper dan -0,40m t.o.v. maaiveld (huidige tempo bodemdaling en CO2-uitstoot zet door)***

Momenteel zijn op veel plekken in de veengebieden de grondwaterpeilen lager dan -40m onder het maaiveld. De bodem klinkt daardoor steeds meer in. Op sommige plekken in het Groene Hart zijn de veenpakketten relatief dun, maar op anderen plekken nog meters dik. Doorgaan op de huidige weg betekent over de grenzen van het bodem en water systeem heen blijven werken. Worden grondwaterpeilen niet verhoogd, dan blijven CO2 uitstoot en zakking van het maaiveld nog jaren lang ongewijzigd doorgaan ongewijzigd doorgaan. Dit zal leiden tot hoge maatschappelijke kosten voor het in stand houden en versterken van bebouwing en infrastructuur. Doelen uit het klimaatakkoord om CO2-uitstoot uit het veen te reduceren worden niet gehaald.

| Aspect | Optie '0': doorgaan op de huidige weg, grondwaterstanden lager dan -0,40m t.o.v. maaiveld (huidige tempo bodemdaling en CO2-uitstoot zet door) |
|---|---|
| **Broeikasgasuitstoot** | Huidige niveau van CO2-uitstoot zet door |
| **Bodemdaling remmen** | Bodemdaling niet afgeremd |
| **Robuust watersysteem** | |
| *Wateraanvoer* | Geen extra aanvullende wateraanvoer nodig (los gezien van toename drinkwaterbehoefte en verwachte periodes van droogte) |
| *Waterberging* | Geen extra beperkingen voor waterberging |
| *Waterkwaliteit* | Geen extra effecten op waterkwaliteit |
| **Leefbaarheid en vitaliteit** | |
| *Wonen* | Maatschappelijke kosten voor schade aan bebouwing blijven oplopen |
| *Mogelijkheden bedrijvigheid* | Maatschappelijke kosten voor schade aan bebouwing blijven oplopen |
| *Impact mobiliteit* | Maatschappelijke kosten voor schade aan infrastructuur blijven oplopen |

***Optie 1: grondwaterstand tot -0,20m t.o.v. maaiveld (minimalisatie van CO2-uitstoot en maximalisatie remmen bodemdaling)***

Om de CO2-uitstoot en bodemdaling in het Groene Hart met het oog op de lange termijn (2050 en verder) te verminderen wordt in deze redeneerlijn een grondwaterstand van -0,20m onder het maaiveld in het veenweidegebied als uitgangspunt genomen. Dit peil is volgens de huidige inzichten in de literatuur optimaal voor de reductie van de broeikasgassen CO2, methaan en lachgas. Door de verhoging van de grondwaterstand via een hoger slootpeil in combinatie met waterinfiltratiesystemen zal vermoedelijk extra methaan-uitstoot optreden, maar in het geheel van broeikasgasuitstoot wordt netto grote winst behaald. Bij deze grondwaterstand is slechts zeer beperkte peilfluctuatie in de watergangen mogelijk. De mogelijkheden om in het watersysteem water te bergen zijn daarmee beperkt, waardoor in tijden van droogte extra watervraag van buiten het gebied ontstaat. Deze optie leidt dus tot een extra watervraag en meer wateroverlast op percelen en omgeving bij piekbuien.

De vergaande verhoging van grondwaterpeilen in veengebieden stelt ook extra eisen aan nieuwe bebouwing en nieuwe infrastructuur in veengebieden en aanpassing van de afvoer van hemelwater uit bestaand bebouwd gebied (de kernen). De mate

en tempo van zakking en schade van bestaande bebouwing en infrastructuur in landelijk gebied zal daarentegen afnemen. Daar staat tegenover dat te hoge grondwaterstanden onder woningen en onder infrastructuur ook voor overlast en schade kunnen zorgen. Door verhoging van grondwaterpeilen in de veengebieden komt de melkveehouderij in zijn huidige vorm onder grote druk te staan; daarmee ontstaat een ingrijpende transformatieopgave voor de sector. In de gebieden waar het grondwaterpeil wordt verhoogd wordt de verzilting beperkt. Maar in droge perioden komt de wateraanvoer in met name de laag gelegen gebieden (de droogmakerijen) in gevaar, waardoor ook daar het huidige agrarische grondgebruik wordt belemmerd. Bij verhoging van de grondwaterpeilen nemen de kansen voor biodiversiteit, regionaal watersysteemherstel en nieuwe natuur toe. Nieuwe mogelijkheden ontstaan ook voor toerisme en recreatie.

| Aspect | *Impact van optie 1 (grondwaterstand tot -0,20 t.o.v. maaiveld: minimalisatie van CO2-uitstoot en maximalisatie remmen bodemdaling)* |
|---|---|
| **Broeikasgasuitstoot** | Deze variant levert minder CO2-uitstoot, maar extra methaan-uitstoot op |
| **Bodemdaling remmen** | Rem op bodemdaling. Verdere bodemdaling wordt zeer beperkt |
| **Robuust watersysteem** | |
| *Wateraanvoer* | Bij -0,20 m is grofweg 40% extra wateraanvoer nodig |
| *Waterberging* | Er is minder ruimte voor waterberging in het watersysteem |
| *Waterkwaliteit* | Op korte termijn extra uitspoeling van nutriënten (met name fosfaat), op lange termijn neemt dit af |
| **Leefbaarheid en vitaliteit** | |
| *Wonen* | Extra eisen aan bouwen op veenbodems. Positief effect op bestaande voorraad |
| *Mogelijkheden bedrijvigheid* | Als bij wonen |
| *Impact mobiliteit* | Als bij wonen |

***Optie 2: grondwaterstand tot -0,40m t.o.v. maaiveld (beperkte reductie CO2-uitstoot en beperkte remming bodemdaling)***

In deze redeneerlijn is het uitgangspunt een grondwaterstand van -0,40m onder maaiveld. Het realiseren daarvan brengt veranderingen met zich mee, maar minder verregaand dan bij een grondwaterpeil van -0,20m. De gewenste aanpassingen kunnen al in 2030 worden gerealiseerd. De gevolgen voor de melkveehouderij zijn veel minder ingrijpend; de huidige landbouwpraktijk zou overwegend kunnen worden gecontinueerd. Op de lange termijn (2100) is deze optie echter niet gunstig, omdat problemen op het gebied van bodemdaling en CO2-uitstoot hiermee worden uitgesteld en niet worden opgelost; de kosten van dit uitstel worden afgewenteld op toekomstige generatie.

| Aspect | *Impact van optie 2 (grondwaterstand tot -0,40m t.o.v. maaiveld: beperkte reductie CO2-uitstoot en beperkte remming bodemdaling)* |
|---|---|
| **Broeikasgasuitstoot** | Deze variant beperkt CO2 en voorkomt toename van methaan-uitstoot |
| **Bodemdaling remmen** | Bodemdaling wordt beperkt geremd |
| **Robuust watersysteem** | |
| *Wateraanvoer* | Bij -0,40 m is grofweg 20% extra wateraanvoer nodig |
| *Waterberging* | Er is beperkter ruimte voor waterberging in het watersysteem |
| *Waterkwaliteit* | Er is beperkter ruimte voor waterberging in het watersysteem |
| **Leefbaarheid en vitaliteit** | |
| *Wonen* | Als bij optie 1, maar in mindere mate |
| *Mogelijkheden bedrijvigheid* | Idem |
| *Impact mobiliteit* | Idem |

***Optie 3: variërende grondwaterstand t.o.v. maaiveld (zelfvoorzienend watersysteem)***

In deze redeneerlijn is het uitgangspunt dat er sprake is van een zelfvoorzienend en robuust watersysteem in de veenweidegebieden, waarbij zo min mogelijk op technische maatregelen wordt geleund en geen tot beperkte water aan- en afvoer nodig is. Ook vindt geen/beperkte afwenteling naar de omgeving of naar de toekomst plaats. Water en bodem sturend wordt hier het meest verstrekkend toegepast. Dit zelfvoorzienend watersysteem zal ertoe leiden dat veel veenweidegebieden transformeren in veenmoerassen en/of veenbossen, en dat drooglegging en daarmee samenhangende grondwaterpeilen sterk zullen fluctueren.

Vernatting van sommige gebieden stelt hoge eisen aan nieuwe bebouwing en infrastructuur en aanpassingen aan de hemelwaterafvoer uit bestaand bebouwd gebied (kernen). Bestaande bebouwing en infrastructuur in landelijk gebied zijn gebaat bij verhoging van grondwaterpeilen, maar grote peilfluctuatie kan ook tot problemen leiden. Het huidige agrarisch grondgebruik zal op veel plaatsen niet kunnen worden voortgezet. Door vernatting in de veengebieden zullen delen van het gebied geheel transformeren, met veel kansen voor biodiversiteit, natuur, watersysteemherstel, recreatie en toerisme.

| Aspect | *Impact van optie 3 (variërende grondwaterstand t.o.v. maaiveld (zelfvoorzienend watersysteem)* |
|---|---|
| **Broeikasgasuitstoot** | Er vindt waarschijnlijk minder CO2-uitstoot, maar meer methaan-uitstoot plaats. Zoektocht naar gewassen die koolstof kunnen vastleggen. Veenmos aangroei kan mogelijk voor een positieve balans zorgen |
| **Bodemdaling remmen** | Er treedt geen tot zeer beperkte bodemdaling op. Mogelijk zelfs te combineren met extra veenmos aangroei |
| **Robuust watersysteem** | |
| *Wateraanvoer* | Natuurlijk systeem (gebruik maken van neerslagoverschot), waterpeil en grondwaterstand zakt uit in de zomer |
| *Waterberging* | Er is ruimte voor peilfluctuatie, overtollige neerslag zorgt voor peilstijging |
| *Waterkwaliteit* | Op korte termijn extra uitspoeling van nutriënten op lange termijn zijn effecten onbekend |

| Aspect | *Impact van optie 3 (variërende grondwaterstand t.o.v. maaiveld (zelfvoorzienend watersysteem)* |
|---|---|
| **Leefbaarheid en vitaliteit** | |
| *Wonen* | Stevige voorwaarden en aanpassingen nodig voor bouwen op veenbodems. Kans en noodzaak om bestaande voorraad te versterken |
| *Mogelijkheden bedrijvigheid* | Idem |
| *Impact mobiliteit* | Idem |

De realisatiemogelijkheden van de verschillende opties is afhankelijk van de tijdsplanning voor hun implementatie. Het behalen van doelen in 2100, 2050 of 2030 maakt een significant verschil in de haalbaarheid en impact van elke strategie. In onderstaande tabel is te zien in hoeverre een redeneerlijn bijdraagt aan het realiseren van doelen voor de betreffende tijdspanne.

| | 2030 | 2050 | 2100 |
|---|---|---|---|
| **Doorgaan op huidige weg** | - | - | - |
| **1. Minimalisatie van CO2-uitstoot en remmen bodemdaling (tot -0,20m)** | + | + | ++ |
| **2. Faciliterend watersysteem (tot -0,40m)** | +/- | +/- | + |
| **3. Zelfvoorzienend** | - | +/- | ++ |

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

J. Gerritsen

BEL/GRN

Telefoonnummer +31235143072

gerritsenj@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

- 3 NOV. 2023

**Kenmerk**

2121061/2130989

**Uw kenmerk**

**Betreft: Consultatie Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0**

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B--agenda van de commissie Ruimte van 20 november 2023 te plaatsen.

**Wat is de reden?**
Het Groene Hart is één van de 5 NOVEX gebieden in Noord-Holland. In alle NOVEX-gebieden wordt een zogenaamd Ontwikkelperspectief opgesteld, dat de basis vormt voor daarna op te stellen uitvoeringsplannen en de financiering daarvan. Sommige NOVEX-gebieden zijn daarmee al ver gevorderd, maar voor het NOVEX-gebied Groene Hart ontbreekt dit ontwikkelperspectief. Directe aanleiding is de vraag van het kabinet aan de betrokken overheden bij NOVEX-gebied Groene Hart om een ontwikkelperspectief te maken.

Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 is een nadere uitwerking van de bestuursovereenkomst voor het Groene Hart die in mei 2022 door 43 overheden uit de vier overheidslagen (gelegen in en om dit gebied) is ondertekend. De voorbereiding van het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart vond plaats door samenwerking van de betrokken partijen en maatschappelijke partijen. Het voorliggende stuk is als concept vastgesteld door het Bestuurlijk Platform Groene Hart in zijn vergadering van 21 september jl., en vrijgegeven voor consultatie.
Dit concept ontwikkelperspectief (bijlage 1) is daarna toegestuurd aan de dagelijkse besturen van de betrokken overheden evenals aan maatschappelijke partijen ter consultatie.
Na vaststelling zal aan alle betrokken partijen worden gevraagd om het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 te gebruiken als advies, om richting te geven aan het ruimtelijk voorstel, ruimtelijk beleid en ontwikkelingen in het Groene Hart.

**Wat vragen wij aan de commissie?**
- Kennis te nemen van de inhoud van het Concept-Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0. Hierdoor wordt duidelijk wat hiermee wordt beoogd, welke status het document heeft en welke prioritaire opgaven voor het gebied als geheel zijn benoemd. Daarnaast geeft het inzicht in de richtinggevende adviezen c.q. ontwikkelprincipes voor lopende en nieuwe ontwikkelingen binnen het grondgebied van het Groene Hart.

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

- Te beoordelen of de reactie en eventuele aandachtspunten van ons College voldoende recht doen aan de opmerkingen vanuit onze Provincie. De reactie en aandachtspunten zijn zo veel mogelijk toegespitst op de voorgestelde ontwikkelprincipes, samengevat in paragraaf 4.1 van hoofdstuk 4.
  In de verdere uitwerking zijn de ontwikkelprincipes van groot belang. Uit de reacties kan het Bestuurlijk Platform Groene Hart bepalen of deze ontwikkelprincipes herkenning opleveren en behulpzaam zijn bij verdere uitwerking in ruimtelijk beleid.
- Uit de consultatie van het Concept-Ontwikkelperspectief zal naar voren komen in hoeverre de inhoud voldoende kader meegeeft voor een integrale en toekomstbestendige aanpak en uitwerking van lokale en regionale ruimtelijke ontwikkelingen. Het inbrengen van een reactie op het ambitieniveau, de integraliteit, de ontwikkelprincipes en eventuele andere aspecten draagt bij aan een aangescherpt en gedragen Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0.

**Om welk GS-besluit gaat het?**
31 oktober 2023

**Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?**
Het ontwikkelperspectief is een nadere uitwerking op basis van de Nationale Omgevingsvisie.

**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 Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 biedt zicht op de toekomst van het gebied, met een horizon van 2050. Het schetst wat de belangrijkste ruimtelijke opgaven zijn en benadrukt het belang van meervoudig gebruik van de schaarse ruimte. Aangezien niet alle opgaven ruimtelijk ingepast kunnen worden of strijdig zijn met elkaar moeten er keuzes gemaakt worden. Het Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 beschrijft daarvoor, binnen al bestaande randvoorwaarden, een aantal principes. Deze ontwikkelingsprincipes zijn, in onderlinge samenhang, het uitgangspunt voor de verdere ontwikkeling van het Groene Hart, en vormen de kern van het Ontwikkelingsperspectief. Zij zijn kort samengevat in paragraaf 4.1. van hoofdstuk 4.

**Wat zijn de financiële aspecten/risico's?**
Het ontwikkelperspectief zal worden uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. Dan wordt er meer bekend over de financiële aspecten en risico's. Op die moment zijn die er nog niet.

**Met wie is dit (extern) afgestemd?**
Alle overheden binnen het Groene Hart zijn gevraagd om een reactie. Daarnaast is het concept ontwikkelperspectief aan maatschappelijke partijen toegezonden.

**Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?**
Ja, er vindt tegelijkertijd inwonersparticipatie plaats. Inwoners mogen ook reageren op het ontwikkelperspectief.

**Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?**

Over het concept Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 wordt via de website https://www.bestuurlijkplatformgroenehart.nl gecommuniceerd. Er zal ook een Webinar worden georganiseerd en er is een nieuwsbrief.

**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?**
De reactie moest voor 10 november aan het Bestuurlijk Platform worden toegezonden, teneinde het mogelijk te maken dat het ontwikkelperspectief op 15 december kan worden vastgesteld. Op 31 oktober heeft ons college over het ontwikkelperspectief gesproken. De reactie is voor 10 november verzonden aan het Bestuurlijk Platform. U vindt de reactie van ons College bij deze stukken als bijlage 2.
Net als bij de andere NOVEX-gebieden bespreken we dit ontwikkelperspectief in de commissie Ruimte. Mocht uit de bespreking met uw commissie nog aanvullende opmerkingen op het ontwikkelperspectief komen, dan zal portefeuillehouder deze inbrengen op de vergadering van het Bestuurlijk Platform waarin het ontwikkelperspectief wordt vastgesteld.
Voor het eind van het jaar zal het stuk als advies aan alle betrokken (overheids)partijen worden toegestuurd. In een volgend stadium zal de 1.0 versie worden geactualiseerd en uitgewerkt.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

M.J.H. van Kuijk
provinciesecretaris

E.A.S. Rommel
voorzitter

2 bijlagen
Bijlage 1 concept Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0
Bijlage 2 reactie college van GS aan Bestuurlijk Platform

Provincie
Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Bestuurlijk Platform Groene Hart
Mevrouw dr. P.J. Franscoise-Braaksma
t.a.v. Postbus 80300
3508 TH Utrecht

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

J. Gerritsen

BEL/GRN

Telefoonnummer +31235143072

gerritsenj@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

– 3 NOV. 2023

**Kenmerk**

2121061/2125599

**Uw kenmerk**

**Betreft: reactie Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0**

Geachte mevrouw Franscoise-Braaksma,

Op 28 september 2023 heeft u ons het concept Ontwikkelperspectief NOVEX Groene Hart 1.0 toegezonden.
Dit ontwikkelperspectief hebben wij op 31 oktober in ons college besproken.

Wij vinden het een hele mooie eerste aanzet om te komen tot een ontwikkelperspectief, dat vervolgens kan worden uitgewerkt in een uitvoeringsagenda. Het is mooi dat er ontwikkelprincipes zijn, die ons (en de andere overheden) verder kunnen helpen bij het schrijven van het Ruimtelijk Voorstel, het PPLG en mogelijk bij de andere NOVEX-gebieden.

U verwoordt in hoofdstuk 2 de opgaven, zoals die door de Rijksoverheid aan ons in de startpakketten zijn meegegeven en die wij daarmee herkennen als opgaven in dit NOVEX-gebied. Wij zijn blij dat uit de Regionale Economische Analyse naar voren komt dat het Groene Hart een sterke economie heeft, waardoor er ruimte ontstaat om met de opgaven aan de gang te gaan.

U vraagt ons, onze reactie vooral toe te spitsen op de ontwikkelprincipes uit hoofdstuk 4.
Aan dat verzoek geven wij gehoor. Er is een mooie set aan ontwikkelprincipes geformuleerd.
Bij ontwikkelprincipe 4 geeft u heel veel onderwerpen aan die met water en watersystemen te maken hebben. Wij missen in de opsomming de onderwerpen verzilting en waterveiligheid. U heeft het in paragraaf 4.3 wel over de verzilting maar niet over de waterveiligheid.
Wij verzoeken u de tekst bij ontwikkelprincipe 8 met uitleg aan te vullen, mede gebaseerd op de tekst zoals die in onze startversie PPLG is opgenomen: "*Het verhogen van het waterpeil in de veenweidegebieden kan leiden tot het vrijkomen van fosfaat, dat zich vanuit meerdere bronnen jarenlang in de bodems heeft opgehoopt. Die nalevering kan decennia duren en heeft een negatief effect op de waterkwaliteit en 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

*KRW-doelbereik. Dit effect accepteren we omdat we het remmen van de CO2 -uitstoot zwaarwegender vinden. Fosfaatnalevering is immers eindig, terwijl bodemdaling doorgaat (tot de het veen geheel geoxideerd is) en de gevolgen voor het klimaat onomkeerbaar kunnen blijken. De bodemdaling heeft tevens een vermindering van de waterveiligheid tot gevolg. Gezamenlijk staan we voor de uitdaging om de bodemdaling zo te remmen, dat de fosfaatuitspoeling zo gering mogelijk is. Dit kan door peilverhogingen getrapt door te voeren of door inundatie water langzaam in het maaiveld weg te laten zakken. We steunen onderzoek naar de mogelijkheden om fosfaat via actieve drainage af te vangen met ijzerzand of andere adsorbens, of om het te fixeren met ijzerzouten of aluminium. Waar vernatting uiteindelijk blijkt te conflicteren met KRW-doelbereik verwachten wij steun van het Rijk bij de onderbouwing en motivering van onze keuze, ook richting de Europese Commissie."*
In uw paragraaf 3.2, gebiedskenmerken geeft u aan dat het verminderen van de oxidatie een randvoorwaarde is, vergelijkbaar met onze keuze in het PPLG.
Wellicht kunt u bij ontwikkelprincipe 8 een uitleg toevoegen, die mogelijkheden geeft aan de invulling van de opgave KRW ondanks de prioriteit bij het tegengaan van veenoxidatie.

Wij wijzen u erop dat wij het ontwikkelperspectief pas op 20 november bespreken met onze Staten en dat uit die bespreking nog aanvullingen kunnen komen. Portefeuillehouder Rommel zal die opmerkingen dan meenemen naar het bestuurlijk platform van 15 december waar het ontwikkelperspectief ter vaststelling voor zal liggen.

Wij wensen u veel succes bij het verwerken van alle opmerkingen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

De ChristenUnie wil tijdens de vergadering van commissie ruimte op 20 november graag een rondvraag stellen over het NOS bericht dat het krimpplan van Schiphol voorlopig van de baan is.

Gister aan het eind van de middag werd via een bericht op NOS duidelijk dat de voorgenomen krimp van Schiphol naar 460.000 vluchten per jaar voorlopig niet doorgaat. Dit is besloten na kritiek van de Europese Unie en de Verenigde Staten.

Dit is een klap in het gezicht voor de bewoners rondom Schiphol die elke dag te maken hebben met de overlast van Schiphol. Er was duidelijkheid en zekerheid voor omwonende, maar die is wederom van de baan.

Daarom hebben wij een aantal vragen voor de gedeputeerde van mobiliteit:

1. Is de gedeputeerde het met de ChristenUnie eens dat het schrappen van het krimpplan Schiphol onwenselijk is voor de omwonende van Schiphol en dus de inwoners van Noord-Holland?
2. Heeft de gedeputeerde bezwaar ingediend tegen het schrappen van het krimpplan om op te komen voor de omwonende en dus de inwoners van Noord-Holland?
3. Wat gaat de gedeputeerde doen om de geluidsoverlast van Schiphol terug te dringen nu het krimpplan van tafel is?

Rondvraag CU voor gedeputeerde Rommel cie Ruimte 20-11-2023

Kan de gedeputeerde ons schetsen wat er gaat gebeuren nu PS geen concept VVGB heeft afgegeven voor het afwijken van het bestemmingsplan?

- Wat gaat GS nu doen met de vergunningsaanvraag?
- Gaat GS nu alsnog een besluit over een definitieve VVGB aan PS voorleggen?
- Zo nee, op welke manier gaat de recente informatie van Rijkswaterstaat en de nog verwachtte Natuurtoets meegewogen worden?
- Welke mogelijkheden hebben initiatiefnemers om bezwaar aan te tekenen?

Namens de fractie ChristenUnie Noord-Holland,
Michel Klein

Naam fractie/ indiener:  VVD fractie / Jeroen Boer
Naam commissie en datum:  Cie Ruimte op 11 september 2023

Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr. van:  13J
onderwerp: Brief aan PS over stand van zaken uitvoering motie 256 - 2022
ter bespreking te verplaatsen naar de B-agenda

Aanleiding
Hieronder wordt de achtergrond van het onderwerp geschetst en aangegeven wat de aanleiding is voor het verzoek:

onderwerp van de C- naar de B-agenda te verplaatsen

Er is een brief ontvangen van OFN naar aanleiding van de motie die is aangenomen, waarin de Provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Daarin wordt aangegeven dat de motie niet uitvoerbaar is volgens OFN en mogelijk negatieve financiële gevolgen heeft voor de Provincie NH.

Het behandeldoel
Hieronder wordt aangeven met welk doel de fractie dit onderwerp/ de ingekomen brief op de agenda heeft gezet

Hoe kijkt de Gedeputeerde en andere politieke partijen naar de brief en argumenten van OFN en de uitvoerbaarheid en wenselijkheid van deze motie?

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.

Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland

Nadere toelichting onderwerp

Geen

AANGENOMEN

M256/19-12-2022
punt 2

PvdA NOORD-HOLLAND

GROEN LINKS NOORD-HOLLAND

# Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid

De Provinciale Staten in vergadering bijeen op 19 december 2022

Constaterende dat:

- Reclamecampagnes bedoeld zijn om het gedrag van personen te veranderen;
- Reclamecampagnes voor het eten van vlees en het gebruik van fossiele brandstoffen een gedragswijziging te weeg probeert te brengen die niet rijmt met de uitgesproken duurzaamheidsdoelen van de provincie Noord-Holland;
- twee significante factoren in de klimaatcrisis het eten van vlees- en visproducten en het reizen met behulp van fossiele brandstoffen betreft;
- het weren van voor de maatschappij schadelijke reclames niet vreemd is voor de overheid gebaseerd op het verbod op tabaksreclames;
- Amsterdam, Den Haag, Leiden, Enschede, Haarlem en Utrecht inmiddels ook een streep door fossiele reclame zetten en meer steden volgen; [1]
- Haarlem onlangs heeft besloten te stoppen met reclame voor vlees in de openbare ruimte[2] en andere gemeente gaan hetzelfde te doen.[3]

Overwegende dat:

- het weren van reclame voor vlees, vis en fossiele producten past bij het beleid van de Provincie. De provincie heeft op deze onderdelen immers de keuze gemaakt voor een duurzame toekomst. Zo wil de Provincie volgens de voedselvisie duurzaam voedsel bij de consument stimuleren[4] onder meer omdat de impact van plantaardige producten vele malen lager is dan die van dierlijke producten, zoals vlees en zuivel;
- in het Perspectief Mobiliteit[5] is de transitie naar een duurzame toekomst de leidraad van Noord-Holland. Het biedt een overzicht van de inzet van de provincie Noord-Holland op mobiliteit, in relatie tot grote opgaven als bereikbaarheid, verstedelijking, leefbaarheid, gezondheid, klimaatverandering en energietransitie. Resulterend in de Provinciale inzet tot het verduurzamen van de mobiliteit door het stimuleren om meer voertuigen op schone, niet-fossiele brandstoffen te laten voortbewegen om de CO2-uitstoot (en andere emissies) fors te verlagen.
- Uit antwoorden op schriftelijke vragen van de PvdA[6] blijkt dat de provincie een contract heeft met een bedrijf dat adverteert in de openbare ruimte. Het betreft de exploitant van de bushaltevoorzieningen / abri's (OFN) die voor de provincie Noord-Holland het beheer en

---

[1] Al 6 steden voor ban op fossiele reclame - Reclame Fossielvrij (verbiedfossielereclame.nl)
[2] Haarlem wil geen vleesreclames meer in de openbare ruimte (nos.nl)
[3] Linkse partijen willen in meer steden een verbod op vleesreclame (trouw.nl)
[4] Voedselvisie - Provincie Noord-Holland
[5] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit/Zie_ook/Perspectief_Mobiliteit.pdf
[6] Schriftelijke vragen 93-2022, Document NoordHolland - Beantwoorde schriftelijke vragen nr. 93-2022 van dhr. Muurlink (PvdA) over Noord-Holland vrij van fossiele en vleesreclames.pdf - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

M256

AANGENOMEN

onderhoud verzorgt. In dit contract is opgenomen de mogelijkheid voor reclame-uitingen. Provincie Noord-Holland verrekent de reclame-inkomsten in dit contract.

- Over de sturing op de reclame-uitingen in dit contract het volgende is opgenomen:
  • Elke abri waar toepassing van reclame door de opdrachtnemer gewenst is, en waar de wegbeheerder geen bezwaar tegen maakt, kan worden voorzien van een reclamepaneel tegen of in plaats van een zijwand;
  • De provincie Noord-Holland dient - indien hier aanleiding toe is - de mogelijkheid te hebben reclame te laten verwijderen;
- bij beleidsmatig ingrijpen op de soort reclame-uitingen er geen financiële gevolgen voor de provincie Noord-Holland zullen zijn bij het lopende contract.

Spreekt uit dat:

- de Provincie Noord-Holland geen ruimte meer biedt voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten.

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.

En gaat over tot de orde van de dag.

Alphons Muurlink (PvdA) Anouk Gielen (GroenLinks)

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

R. Stuurman

BU/BHR

Telefoonnummer +31235144742

robert.stuurman@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

05 APR. 2023

**Kenmerk**

1995649/1995848

**Uw kenmerk**

**Betreft: Stand van zaken Uitvoering Motie 256-2022 (Reclameafspraken aanpassen)**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de Motie 256-2022, reclameafspraken aanpassen.

## Inleiding

Op 19 december 2022 is Motie 256-2022 aangenomen waarin staat dat de provincie niet langer reclame maakt voor producten die verband houden met vis, vlees, of fossiele brandstoffen in haar bushokjes. Wij nemen u graag mee in hoe de motie zal worden uitgevoerd.

In de beantwoording Statenvragen[1] is eerder gecommuniceerd dat de lopende overeenkomst met de exploitant van de bushaltevoorzieningen zou eindigen eind 2022, dit is niet correct en moet eind 2023 zijn.

Onze exploitant van de bushaltevoorzieningen OFN (Outdoor Furniture Nederland) is op de hoogte gebracht van de aangenomen motie en de voorgenomen wijziging in de lopende overeenkomst. De exploitant heeft als reactie op de aangenomen motie op 19 januari 2023 een bezwaarbrief aan GS verstuurd (zie bijlage).

Vooral het feit dat de reeds *lopende* overeenkomst moet worden gewijzigd stuit op diverse bezwaren (zie reactie brief GS aan OFN). De tekst uit het Programma van Eisen (PvE) is op dit punt op meer manieren uitlegbaar. Dit zal leiden tot juridische discussies. Daarnaast geven OFN en haar partner Clear Channel aan afspraken met adverteerders langere tijd vooruit te maken. Zij zouden dergelijke afspraken mogelijk moeten herzien, met alle consequenties van dien.

Omdat de lopende raamovereenkomst dit jaar eindigt kiezen we ervoor om de reclame-eisen uit de motie mee te nemen in het nieuwe raamcontract. In 2023 starten we met de aanbesteding voor een nieuwe raamovereenkomst voor onze bushaltevoorzieningen. Hierin zullen we ook specificeren wat voor soort reclames er vallen onder het uitvoeren

[1] Statenvragen 93-2022, ID 1721, datum beantwoording 8 november 2022

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

van de aangenomen motie. Deze overeenkomst zal dan 1 januari 2024 in kunnen gaan.

In een later stadium zullen we PS hierover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv.

provinciesecretaris
H.J. Schartman

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n)

- Reactiebrief namens GS aan OFN
- Brief OFN Raamovereenkomst Haltevoorzieningen - motie PS

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

OFN Projecten B.V.
De heer D. Baars
De Ooijen 25
4191 PB Geldermalsen

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
H. van der Hulst
BU/BHR

Telefoonnummer
hulsth@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
05 APR. 2023

**Kenmerk**
1995649/1995655

**Uw kenmerk**
M256/19-12-2022 punt 2

**Betreft: Raamovereenkomst Haltevoorzieningen - motie PS**

Geachte heer Baars,

Wij ontvingen uw brief van 19 januari 2023 (ontvangen op 23 januari 2023 en geregistreerd onder nr. 1632042/1972641) in goede orde en hebben kennis genomen van de inhoud.

In uw brief uit OFN diens zorgen over de gevolgen van de in de vergadering van Provinciale Staten van 19 december 2022 aangenomen motie om 'reclameafspraken aan te passen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid'. Het uitvoeren van deze motie zou kunnen betekenen dat de Raamovereenkomst Haltevoorzieningen 2021-2023 tussen de provincie Noord-Holland en OFN gewijzigd wordt en dat dergelijke reclame niet meer in abri's geplaatst kan worden. Uw zorgen worden gedeeld door uw contractspartij voor de reclame exploitatie, Clear Channel Nederland B.V, die de brief mede heeft ondertekend.

In een ambtelijk gesprek op 30 januari jl. op het provinciekantoor zijn uw zorgen over de inperking van de mogelijkheid om reclame in abri's te exploiteren aan de orde geweest.

In reactie op het gestelde in de brief delen wij u het volgende mede.

Een aangenomen motie is een politieke wens, welke door leden van politieke partijen in Provinciale Staten aan ons college wordt geuit en waarvan wij onderzoeken of en zo ja hoe uitvoering ervan mogelijk is. De beweegredenen waarom een motie als de onderhavige wordt ingediend zijn politiek van aard. Op de diverse praktische bezwaren in uw brief (onder Slotopmerkingen) over verschuiving van budgetten voor reclame naar andere media en de geringe gevolgen voor de hoeveelheid reclame voor fossiele brandstof als energiebron en voor vlees- en visproducten, zullen wij daarom niet ingaan.

Naar aanleiding van de aangenomen motie is juridisch onderzocht of de vigerende overeenkomst tussen de provincie Noord-Holland en OFN (Raamovereenkomst Haltevoorzieningen 2021-2023) aangepast kan worden, zodat reclame uitingen als bedoeld in de motie niet meer mogelijk zijn.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De conclusie is dat die mogelijkheid wordt geboden door het gestelde in artikel 7.2 uit het op de raamovereenkomst van toepassing zijnde Programma van Eisen (PvE) : "de provincie Noord-Holland dient - indien hiertoe aanleiding is - de mogelijkheid te hebben reclame te laten verwijderen". Natuurlijk geeft het begrip 'verwijderen' aan dat er eerst van plaatsing sprake moet zijn, maar het zou zeer inefficiënt zijn om eerst reclame te laten plaatsen om deze vervolgens met een beroep op artikel 7.2 te laten verwijderen. Het resultaat is daarom dat bepaalde reclame op grond van dit artikel tegengegaan kan worden. Verder biedt ook artikel 7.4 uit dit PvE ruimte: "Eventuele reclame-uitingen dienen te voldoen aan de Nederlandse Reclame Code (NRC). Het staat de Opdrachtgever, ongeacht het moment van het contract hiervan af te wijken. Hier kan de Opdrachtnemer geen rechten kan ontlenen aan inkomstenderving".[1] Deze formulering laat qua inhoud volgens ons geen twijfel bestaan over de bevoegdheid die de Opdrachtgever heeft om naast de bepalingen van de NRC, extra bepalingen over de inhoud van reclame op te nemen.

Uit uw brief blijkt dat OFN een andere mening is toegedaan over de uitleg van deze artikelen in het PvE. De vraag is dan ook of contractspartijen tot overeenstemming zullen komen over de mogelijkheid om de lopende overeenkomst aan te passen conform de aangenomen motie. U doet ook een beroep op de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, welke door de provincie in acht moeten worden genomen.

Vanzelfsprekend zal de provincie zich bij haar handelen als opdrachtgever c.q. als contractspartij houden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Bij directe uitvoering van de motie gedurende de resterende looptijd van de raamovereenkomst in 2023, zal ook rekening moeten worden gehouden met de verplichtingen uit de thans lopende contracten die OFN in dit kader heeft afgesloten met haar onderaannemer(s), zoals Clear Channel.

Alles overwegende komen wij tot de volgende conclusie. Gezien het feit dat de raamovereenkomst ultimo dit jaar eindigt en rekening houdende met de belangen van OFN, achten wij verdere discussie en een mogelijke gang naar de rechter voor beslechting van een geschil over de uitleg van de contractuele bepalingen nu niet opportuun. Om die reden zullen wij aan Provinciale Staten aangeven dat wij het jaar 2023 gebruiken om te onderzoeken hoe zo goed mogelijk uitvoering te geven aan de motie zodat deze per 1 januari 2024 in kan gaan bij het afsluiten van een nieuwe overeenkomst.

Vertrouwende u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

plv

Provinciesecretaris voorzitter

H.J. Schartman A.Th.H. van Dijk

[1] Citaat uit PvE, abusievelijk ontbreekt in dit PvE artikel in de tweede zin het woord 'vrij' achter Opdrachtgever en staat het woord 'kan' twee keer in de laatste zin vermeld.

**Per aangetekende & gewone post**

College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

**Tevens cc. per e-mail aan**

Provincie Noord-Holland
Sector Beheer
[redacted]

| | |
|---|---|
| Uw referentie | M256/19-12-2022 punt 2 |
| Plaats / Datum | Leiden, 19 januari 2023 |

Geachte leden van het college van Gedeputeerde Staten,

**Inleiding**
OFN Projecten B.V. ("**OFN**") vraagt vriendelijk, doch dringend uw aandacht voor het volgende.

OFN heeft na de gunning van een Europese aanbestedingsprocedure een raamovereenkomst gesloten met de provincie Noord-Holland. Verwezen wordt onder andere naar de inschrijvingsleidraad Haltevoorzieningen 2021-2023, het Programma van Eisen Haltevoorzieningen 2021-2023 en de daaruit volgende raamovereenkomst met OFN (de "**Overeenkomst**"), eveneens beschikbaar gesteld via Tendernet.

Zoals volgt uit nummer 1. van het Programma van Eisen betreft de exploitatie van reclame-uitingen slechts een onderdeel van de vraagspecificatie, waarbij het de provincie Noord-Holland vooral gaat om het leveren en plaatsen van reguliere abri's en R-Net abri's inclusief prullenbakken, het onderhoud daarvan, het schadeherstel daarvan, het leveren, plaatsen en onderhouden van fietsaanleunhekken en fietsoverkappingen en abri-opslag. De kosten verbonden aan deze contractuele verantwoordelijkheden moeten door de inschrijver worden terugverdiend met de exploitatie van reclame-uitingen, voor welke exploitatie de inschrijver ook een vergoeding is verschuldigd aan de provincie Noord-Holland.

Het onderdeel reclame exploitatie van de aanbestede opdracht heeft OFN uitbesteed aan Clear Channel Nederland B.V. ("**Clear Channel**"). Clear Channel is in dezen geen contractspartij van de provincie Noord-Holland, maar heeft wel een aanzienlijk belang in deze kwestie. Clear Channel ondersteunt derhalve de inhoud van deze brief en heeft deze brief daarom medeondertekend.

De afgelopen weken is er in de landelijke pers veel aandacht geweest voor de vergadering van de Provinciale Staten van Noord-Holland van 19 december 2022 waarbij de motie: "Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid" (de "**Motie**") werd aangenomen. In de Motie spreken de Provinciale Staten uit dat de provincie Noord-Holland geen ruimte meer biedt voor reclames voor producten (die verband houden) met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten. In de Motie verzoeken Provinciale Staten het College van Gedeputeerde Staten (het "**College**") om de Overeenkomst aan te passen, zodat de Overeenkomst in lijn zal zijn met de inhoud van de Motie. De Provinciale Staten veronderstellen dat de Overeenkomst ruimte zou bieden voor het daarin opgenomen verzoek en dat er geen financiële consequenties zouden zijn voor de provincie Noord-Holland.

Voor OFN is dit aanleiding geweest voor inwinning van juridisch advies over de rechtsgeldigheid van de Motie, zowel in algemene zin als in het kader van de Overeenkomst. Hiervan wordt in deze brief verslag gedaan. Om de brief niet onnodig lang te maken, worden alleen de hoofdpunten behandeld.

In aanvulling op het juridische aspect van deze kwestie, menen wij dat de inhoud van de Motie en het daarin opgenomen verzoek arbitrair en polariserend overkomt. Het maatschappelijk debat omtrent duurzaamheid is

belangrijk en bij ingrijpende keuzes voor ondernemers en particulieren dienen overheidsinstanties voorzichtig en zorgvuldig te werk te gaan. De inhoud van de Motie heeft daarvan geen blijk, zoals hierna zal worden toegelicht.

**Conclusie juridisch advies**
Wij beginnen met onze conclusie. Het College kan geen uitvoering geven aan de Motie.

Indien het College uitvoering zou geven aan de Motie, handelt zij automatisch en onmiddellijk in strijd handelt met onder meer het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (het "**EVRM**"), het Eerste Protocol van het EVRM (het "**EP EVRM**") de Richtlijn 2006/123/EG van 12 december 2006 (de "**Dienstenrichtlijn**") en de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Voorts wordt dan op zelfde wijze strijd gehandeld met de Aanbestedingswet 2012 (de "**Aanbestedingswet**") en de Overeenkomst. Het gevolg hiervan is dat de provincie Noord-Holland dan op basis van verschillende rechtsgronden door OFN kan worden aangesproken, zowel voor wat betreft de juiste en volledige nakoming van de Overeenkomst als op vergoeding van schade.

**Buitencontractuele verplichtingen die worden geschonden**

*Het EVRM*
Op grond van artikel 3:14 van het Burgerlijk Wetboek en artikel 3:1 lid 2 van de Algemene wet bestuursrecht is de provincie Noord-Holland ook in haar privaatrechtelijk handelen gebonden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur en de geschreven en ongeschreven normen van het (internationale) publiekrecht.

Indien het College uitvoering zou geven aan de Motie, zou daarmee in strijd worden gehandeld met artikel 10 EVRM. Volgens vaste jurisprudentie van het Europees Hof voor de Rechten van de Mens (het "**EHRM**") geldt dat artikel 10 lid 1 EVRM tevens van toepassing is op commerciële uitingen zoals handelsreclames.

Daarbij geldt dat een beperking van een type reclame slechts geoorloofd is wanneer daarvoor een basis in een wet is neergelegd en een legitiem doel wordt nagestreefd (EHRM 20 januari 2018, no. 69317/14, *Sakmadienis Ltd./Lithuania*). Aan geen van beide voorwaarden is in kwestie voldaan.

In de Motie wordt door de Provinciale Staten verwezen naar het verbod op tabaksreclames. Dat kan voor het College geen grond opleveren om uitvoering aan de Motie te geven. Anders dan voor tabaksproducten, bestaat voor het verbieden van reclames voor fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten namelijk geen wettelijke basis. Daarnaast zou het College moeten aantonen dat de schending van Artikel 10 lid 1 EVRM noodzakelijk is, gelet op een van de in artikel 10 lid 2 EVRM genoemde doelen en zou moeten worden voldaan aan de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit. Geen van deze voorwaarden zijn in dit geval vervuld.

Op grond van de rechtspraak van het EHRM kan een vergunning worden beschouwd als een recht in de zin van het EP EVRM (zie bijv.: EHRM 13 januari 2015, no. 65681, *Vekony/Hungary*). Het is bepleit dat deze jurisprudentie eveneens kan worden toegepast op een verworven alleenrecht na een Europese aanbestedingsprocedure. Het is dan ook aannemelijk dat met de uitvoering van de Motie, en daarmee het opleggen van aanvullende verplichtingen aan OFN, in strijd wordt gehandeld met artikel 1 EP EVRM.

*De Dienstenrichtlijn*
Verder is een beperking van het type reclame-uitingen strijdig met hetgeen in de Dienstenrichtlijn is opgenomen ten aanzien van commerciële uitingen.

Er is bij het opleggen van een verbod reclames te maken voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron en voor vlees- en visproducten, sprake van een eis als bedoeld in artikel 4, aanhef en onder 7 Dienstenrichtlijn. In de Dienstenrichtlijn is een 'eis' gedefinieerd als:

> *"elke verplichting, verbodsbepaling, voorwaarde of beperking uit hoofde van de wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van de lidstaten of voortvloeiend uit de rechtspraak, de administratieve praktijk, de regels van beroepsorden of de collectieve regels van beroepsverenigingen of andere beroepsorganisaties, die deze in het kader van de hun toegekende juridische bevoegdheden hebben vastgesteld; (...)"*

Op grond van artikel 16, lid 1, derde alinea en onder a, b en c Dienstenrichtlijn is het slechts mogelijk een eis aan de uitoefening van een dienstenactiviteit op het grondgebied van een lidstaat te stellen voor zover deze voldoen aan de voorwaarden van het discriminatieverbod, noodzakelijkheid en evenredigheid. Aan geen van deze voorwaarden wordt in deze kwestie voldaan. Over de evenredigheid is daarbij expliciet te stellen dat een dergelijk verbod een ernstige beperking in de advertentiemogelijkheden van OFN bewerkstelligt, hetgeen gepaard gaat met aanzienlijke financiële schade en de noodzaak tot het afbreken van langlopende contracten.

Voor zover het College zou menen dat de Dienstenrichtlijn slechts van toepassing is op een grensoverschrijdende situatie, geldt daarbij dat de reclame-uitingen niet gebonden zijn aan ondernemingen louter gevestigd in Nederland en dat de reclame-uitingen daarnaast invloed kunnen hebben op de aankoop van producten en diensten uit andere lidstaten, de export van producten en diensten naar andere lidstaten of het reizen van en naar andere lidstaten. Aldus is in dit geval – zoals overigens ook expliciet is uitgemaakt in nummer 33 van de considerans van de richtlijn – de Dienstenrichtlijn op deze aanbestede dienst wel degelijk van toepassing.

*Algemene beginselen van behoorlijk bestuur*
Indien aan de Motie, zoals die voorligt, door het College uitvoering wordt gegeven, zouden daarmee verschillende algemene beginselen van behoorlijk bestuur worden geschonden.

Allereerst is van belang dat het College de Provinciale Staten onjuist heeft geïnformeerd tijdens de voorbereiding van de Motie. In haar antwoord op een Statenvraag van de heer A.J.M. Muurlink (PvdA), aangaande de looptijd van de Overeenkomst, heeft het College geantwoord dat de Overeenkomst eindigt op 31 december 2022 (Schriftelijke vragen, Provinciale Staten, provincie Noord-Holland, 2022/93). Uit artikel 3.1 van de Overeenkomst volgt echter duidelijk dat de Overeenkomst eindigt op 31 december 2023. Daarbij moet worden opgemerkt dat de looptijd van de Overeenkomst een belangrijk feit is in deze kwestie, zeker voor OFN, haar samenwerkingspartners en haar klanten. De belangen van betrokken partijen in deze kwestie zijn niet goed tegen elkaar afgewogen. Het voorgaande is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

Verder wordt geenszins gemotiveerd welke wettelijke grondslag de Provinciale Staten en het College hebben om uitvoering te geven aan de Motie en of de Motie mogelijk in strijd is met (hogere) wetgeving. Ook blijkt niet dat is onderzocht in hoeverre fossiele brandstof als energiebron en vlees- en visproducten significante factoren zijn in de klimaatcrisis en welke feiten en omstandigheden een rol spelen bij die beoordeling. Dit is in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel en het motiveringsbeginsel.

Daarnaast wordt niet gemotiveerd waarom de provincie Noord-Holland specifiek voor deze producten en diensten geen ruimte meer wil bieden voor reclames, welke gevolgen de het reclameverbod voor welke partijen met zich meebrengt en hoe zwaarwegend die gevolgen zijn in verhouding tot het te dienen belang. De keuze voor fossiele brandstof en vis- en vleesproducten is heel algemeen en zonder enige onderbouwing ten aanzien van andere vermeende niet duurzame producten. Denk daarbij aan Tofu waarvan het algemeen bekend is dat de productie daarvan doorgaans niet duurzaam is. Ook kunnen fossiele brandstoffen en vis- en vleesproducten wel duurzaam van karakter zijn, waarvan evenmin rekenschap wordt gegeven. Dit alles is in strijd met het motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel, het verbod van willekeur en het gelijkheidsbeginsel.

**Het Aanbestedingsrecht en contractuele kader**
In de Motie wordt het College verzocht om de Overeenkomst te wijzigen, zodat de Overeenkomst in lijn zal zijn met de inhoud van de Motie. Op grond van artikel 2.163a van de Aanbestedingswet kunnen aanbestede overheidsopdrachten tijdens de looptijd echter uitsluitend worden gewijzigd in de gevallen als geregeld in Hoofdstuk 2.5 van de Aanbestedingswet. Artikel 2.163b tot en met artikel 2.163f Aanbestedingswet regelen de uitzonderingsgevallen waarin aanbestede overheidsopdrachten tijdens de looptijd in beginsel zonder consequenties kunnen worden gewijzigd. De provincie Noord-Holland kan zich in deze kwestie op geen van deze uitzonderingsgevallen beroepen.

Mogelijk wordt met de Motie verondersteld dat de Overeenkomst met de uitzondering uit artikel 2.163c lid 1 Aanbestedingswet kan worden gewijzigd. Die bepaling biedt daarvoor alleen ruimte indien de wijziging in de oorspronkelijke aanbestedingsstukken is opgenomen in duidelijke, nauwkeurige en ondubbelzinnige herzieningsclausules.

Op grond van artikel 2.163c lid 2 Aanbestedingswet, de wetsgeschiedenis (*Kamerstukken II*, vergaderjaar 2015-2016, 34 329, nr. 3, p. 96) en jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie van de Europese Unie (het "**HvJ EU**") (onder meer: HvJ EU, 29 april 2004, C-495/99 P (*Succhi di Frutta*), r.o. 118 en 126) dient in een dergelijke herzieningsclausule ten minste te worden beschreven wat de omvang en de aard van de mogelijke wijziging kan zijn en onder welke voorwaarden (onder meer hoe en wanneer) de mogelijke wijziging kan worden doorgevoerd. In geen van de oorspronkelijke aanbestedingsstukken valt een herzieningsclausule te lezen, die een wijziging van de Overeenkomst, zoals door de Provinciale Staten in de Motie wordt verzocht, kan rechtvaardigen. Van dergelijke bepaling is in de Overeenkomst en de onderliggende stukken eenvoudigweg geen sprake.

De Motie verwijst naar artikel 7.2 van het Programma van Eisen ("**PvE**") waarin is opgenomen dat de Provincie Noord-Holland, indien hier aanleiding toe is, de mogelijkheid dient te hebben reclame te verwijderen. Deze bepaling voldoet onder alle omstandigheden niet aan de hiervoor genoemde vereisten. Zo is het onduidelijk wat "indien hier aanleiding toe is" inhoudt, en onder welke voorwaarden, alsmede op welke momenten daarvan sprake is. Van een uitzonderingsgrond ex artikel 2.163c lid 2 Aanbestedingswet kan derhalve geen sprake zijn.

Daarnaast maakt een civielrechtelijke uitleg van deze contractuele bepaling duidelijk dat artikel 7.2 PvE geen ruimte biedt om uitvoering aan de Motie te geven. In artikel 7.2 PvE wordt onder omstandigheden de mogelijkheid geboden om reclame te laten verwijderen. Dat houdt in dat reclame achteraf, als het al is geplaatst, kan worden weggehaald. In de Motie wordt echter uitgesproken en verzocht om bij voorbaat reclame voor bepaalde producten te verbieden.

Verder wordt erop gewezen dat in artikel 7.4 PvE staat (inclusief schrijffouten): "Eventuele reclame-uitingen dienen te voldoen aan de Nederlandse Reclame Code. Het staat de Opdrachtgever, ongeacht het moment van het contract hiervan af te wijken. Hier kan de Opdrachtnemer geen rechten kan ontlenen aan inkomstenderving.". Hierbij is het van belang op te merken dat de Reclame Code nergens een specifieke regeling bevat aangaande reclame-uitingen over fossiele brandstoffen of vlees- en visproducten. Zulke reclame-uitingen zijn in zijn algemeenheid dus niet in strijd met de Reclame Code. Er wordt niet afgeweken van de Reclame Code. Artikel 7.4 PvE voldoet daarnaast evenmin aan de vereisten als hiervoor in het kader van artikel 2.163c lid 2 Aanbestedingswet omschreven.

In artikel 2.163g lid 2 en 3 Aanbestedingswet zijn de gevallen geregeld waarin sprake is van een wezenlijke wijziging van een overheidsopdracht. Indien uitvoering wordt gegeven aan deze Motie, is het zeer aannemelijk dat daarmee sprake is van een wezenlijke wijziging van de aanbestede opdracht op grond van artikel 2.163g lid 3 sub a Aanbestedingswet. Een overheidsopdracht mag in beginsel niet wezenlijk worden gewijzigd. Indien dat wel gebeurt staan voor OFN , voor zover in de Overeenkomst niet anders is geregeld, de mogelijkheden open om de gevolgen aan deze wezenlijke wijziging te verbinden, die het Burgerlijk Wetboek biedt. Dat houdt onder meer in dat OFN gerechtigd zal zijn de Overeenkomst te ontbinden en/of schadevergoeding van de provincie Noord-Holland te vorderen.

In geen geval had OFN moeten of kunnen begrijpen dat deze of andere bepalingen aan de provincie Noord-Holland de contractuele bevoegdheid geeft tot "beleidsmatig ingrijpen op de soort reclame-uitingen", zoals in de Motie is omschreven. Indien de provincie Noord-Holland dergelijke verstrekkende contractuele bevoegdheid wenste overeen te komen, had zij dat heel expliciet moeten opnemen in de Overeenkomst en/of onderliggende stukken.

**Slotopmerkingen over de Motie**

Los van bovenstaande juridische uiteenzetting, menen wij dat uitvoering van de Motie praktisch gezien geen doel zal treffen. Als bepaalde bedrijven voor hun diensten of producten op abri's in Noord-Holland geen reclame meer kunnen maken, dan zullen de budgetten voor de reclames verschuiven naar andere media, zoals de krant, de radio of de televisie. Het resultaat: netto zal dezelfde hoeveelheid reclame voor fossiele brandstof als energiebron, en voor vlees- en visproducten worden gemaakt. In het verlengde hiervan – en nogmaals los van juridische kwalificaties - menen wij dat hier sprake is van willekeur, zowel tegenover de branche van de buitenreclamediensten, als tegenover de branches die producten en diensten leveren die onder het reclameverbod zouden vallen. Wat betreft de branche van de buitenreclamediensten: dit is een zeer kleine branche, waarin relatief forse investeringen moeten worden gedaan om een aanbesteding gegund te krijgen. Bij uitvoering van de Motie zou de buitenreclamebranche ten opzichte van andere branches binnen de

reclamewereld ontzettend hard geraakt worden. Dat is oneerlijk en valt op grond van de voorliggende Motie niet te rechtvaardigen.

Daarnaast vragen wij ons af, waarom deze vergaande vorm van (zelf)regulering nodig is. Voor welke diensten en producten wel of geen reclame mag worden gemaakt, is er de wet en regelgeving van de Europese en de nationale wetgever. De branches die verdere regels omtrent reclame-uitingen willen accepteren, leven de regels van de Nederlandse Reclame Code na. Als lokale overheden dan ook nog bepaalde regels voor de inhoud van reclames stellen, wordt het zowel voor de markt als voor de consument wel erg onduidelijk. Hoe is het aan de consument nog uit te leggen dat in het centrum van de stad wel reclame voor een visburger mag worden gemaakt, maar langs de provinciale weg net buiten dat centrum niet? Daarnaast wordt de inhoud van de reclame op deze wijze erg lastig te bepalen. Mag er bijvoorbeeld nog reclame worden gemaakt voor een hybride auto, die wel een verbrandingsmotor heeft, maar zeer weinig schadelijke stoffen uitstoot? – hetgeen een duurzame investering is. En wat te denken van een salade met op de bovenkant een paar stukjes spek?

Tot slot zien wij dat er verschillende initiatieven zijn (die wel zijn goedgekeurd door de Europese Commissie), waarmee consumenten en bedrijven positief worden gestimuleerd om duurzame producten en diensten af te nemen – bijvoorbeeld in de vorm van subsidies voor de aanschaf van een nieuwe elektrische auto. Wij denken dat het positief stimuleren van bepaald (koop)gedrag, voor zover dit wettelijk is toegestaan, de beste manier is om politieke doelstellingen te bereiken. Het bereiken vaan die politieke doelen door in te grijpen in de vrije keuze van de burger zou naar ons idee altijd het laatste middel moeten zijn.

**Tot slot**

Op grond van het bovenstaande verzoekt OFN u uitdrukkelijk niet over te gaan tot uitvoering van de Motie. Clear Channel ondersteunt de inhoud van deze brief en het hiervoor gedane verzoek.

OFN behoudt zich alle rechten en weren voor.

Hoogachtend,

OFN Projecten B.V.
Voor deze: Baars B.V.
Voor deze: David Baars

Clear Channel Nederland B.V.
Voor deze: Clear Channel Nederland Holding B.V.
Voor deze: Raymond van Kasterop

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

E.J. Heerschop

BU/BHR

Telefoonnummer +31235143321

eric.heerschop@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

- 2 NOV. 2023

**Kenmerk**

2131722/2131727

**Uw kenmerk**

**Betreft: Scenario's voor uitwerking motie reclame-uitingen**

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief ter bespreking op de B-agenda van de commissie Ruimte van 20 november 2023 te plaatsen.

Op 19 december 2022 hebben PS een motie aangenomen waarmee de Provincie Noord-Holland besluit om geen ruimte meer te bieden voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten. Bij de uitvoering van deze motie blijkt dat meerdere scenario's mogelijk zijn, met in ieder scenario verschillende aandachtspunten. GS willen deze scenario's en bijbehorende aandachtspunten voorleggen aan de commissie Ruimte, waarbij zij de voorkeur heeft om geen commerciële reclame meer toe te passen in de abri's. De commissie wordt gevraagd om haar oordeel te geven over de scenario's en het voorkeursscenario van GS voor de uitwerking van de motie.

## Algemeen

De provincie heeft in totaal in 176 abri's met ruimte voor reclame-uitingen. De verkoop van deze reclame-ruimte levert de provincie gemiddeld 200.000 euro per jaar op. De abri's worden momenteel geëxploiteerd door het bedrijf OFN. Per 2024 moet het beheer en onderhoud van de bushokjes en de daarbij behorende abri's opnieuw worden aanbesteed. Dit heeft ook gevolgen voor de exploitatie. Er is in de markt beperkt interesse voor deze reclamevlakken. Ook is er een beperkt aantal exploitanten dat interesse heeft in het exploiteren van de reclamevlakken. Er is een trend zichtbaar waarin de afdrachten per reclamevlak de laatste jaren afgenomen zijn. Na gesprekken met diverse marktpartijen is de verwachting dat elk in te voeren verbod in een nieuwe aanbesteding een negatief effect heeft op de inkomsten voor de provincie.

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

**Diverse scenario's uitwerking motie**

Graag voeren wij met PS het gesprek over vier (4) mogelijke scenario's voor de uitwerking van de motie. Deze scenario's zijn:

1. Motie volledig uitvoeren;
2. Motie beperken tot verbod op reclame voor fossiele brandstof;
3. Motie blijkt onuitvoerbaar te zijn;
4. Geen reclames meer in de abri's.

De voorkeur van het college gaat uit naar scenario 4, waarbij geen commerciële reclames meer worden geplaatst in de abri's van de provincie Noord-Holland. Omdat de aanbesteding begin 2024 gedaan moet zijn, kunnen de financiële consequenties die volgen uit het uitvoeren van het voorkeursscenario niet tijdig via de Kaderbrief 2025 aan u worden voorgelegd ter dekking. Vooruitlopend daarop stellen wij u daarom voor de financiële consequenties te dekken binnen de bestaande begroting van het programma 4 Bereikbaarheid. Indien de financiële ruimte in programma 4 ontoereikend blijkt te zijn doen wij nadere voorstellen ter dekking in één van de documenten van de P&C-cyclus.

Hieronder volgt per scenario een uitwerking en de belangrijkste aandachtspunten.

**1. Motie volledig uitvoeren**

Om de motie volledig uit te voeren is het van belang om de verboden specifiek te definiëren zodat voor alle partijen de reikwijdte van de motie duidelijk is. De motie spreekt uit dat:

*'de Provincie Noord-Holland geen ruimte meer biedt voor reclames voor producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten'.*

In de voorbereiding van de aanbesteding is de vraag gerezen welke reclames nu concreet niet meer toegestaan zijn. De huidige motie blijkt onvoldoende specifiek en leidt tot onduidelijkheid bij inschrijvers, exploitant en bij de provinciemedewerkers die toe moeten zien op de handhaving. Hieronder volgt een voorstel voor de specificatie van de verboden om deze te kunnen weren uit de provinciale abri's.

<u>FOSSIELE BRANDSTOFFEN ALS ENERGIEBRON</u>

Ten aanzien van het verbod op reclame voor fossiele brandstoffen als energiebron wordt voorgesteld om bij de keuze voor scenario 1 de exacte definitie van (www.verbiedfossielereclame.nl) aan te houden. Deze luidt als volgt:

*" Het reclameverbod gaat om de schadelijkste vormen van fossiele reclame die bovendien dagelijks op ons afgevuurd worden:*

- *Reclame door de fossiele industrie;*
- *Reclame voor vervuilende reizen (vliegen, cruises);*

- *Reclame voor vervuilend vervoer (auto's met een fossiele brandstof motor);*
- *Bijna alle reclame heeft een fossiel element, onze hele samenleving is immers nog fossiel. We kiezen voor een verbod op reclame (advertenties, marketing(evenementen), branding, sponsoring van musea, sport en scholen) van fossiele bedrijven en voor producten en diensten die klimaatverandering substantieel verergeren én die veel zichtbare consumentenreclame maken.*
- *De kolensector, de olie- en gassector en de luchtvaartsector Deze drie sectoren mogen helemaal geen reclame meer maken. Ook niet voor hun groene producten, plannen of ambities. Hun logo mag ook niet gebruikt worden door andere adverteerders. Deze sectoren mogen hun naam en logo niet meer gebruiken, behalve op een direct verkooppunt. Voorbeelden zijn Shell, RWE en KLM.*
- *Vliegvakanties/vliegtickets, cruisereizen, nieuwe auto's met een fossiele of hybride brandstofmotor en fossiele brandstoffen De aanbieders van deze drie soorten producten en diensten mogen wél reclame maken voor hun aanbod dat niet fossiel is. "*

RECLAME VOOR VLEES EN- OF VIS

Er zijn momenteel geen steden die specifiek reclame voor vlees- en visproducten verbieden. Er zijn daarmee geen bestaande handvatten die gebruikt kunnen worden bij de uitvoering van deze motie.

Een concessiehouder vraagt om een concrete definitie die helder genoeg is om te kunnen hanteren als criterium voor de toelating of afwijzing van reclames. Gaat het om het weren van reclames voor bijvoorbeeld kiloknallers en plofkippen, of ook voor biologisch vlees, vlees uit de regio (in lijn met de Voedselvisie) of vlees met een keurmerk. Een ander grijs gebied is hoe om te gaan met het afbeelden van plantaardige producten die lijken op vleesproducten.

Een voorstel dat in lijn ligt met een verbod op de fossiele brandstoffen is:

- De vleessector, de visserij en bedrijven die deze producten verwerken: Deze sectoren mogen helemaal geen reclame meer maken. Ook niet voor hun groene producten, plannen of ambities. Hun logo mag ook niet gebruikt worden door andere adverteerders. Deze sectoren mogen hun naam en logo niet meer gebruiken, behalve op een direct verkooppunt.

- Restaurant(-ketens), supermarkten, e.d. : De aanbieders van vlees- en visproducten en diensten mogen wél reclame maken voor hun aanbod zolang dit geen vlees of visproducten betreft. Bijvoorbeeld: McDonalds mag wel reclame maken voor een vegetarisch product of milkshake, maar niet voor een hamburger. Of de Jumbo wel voor een aanbieding van groente of melk, maar niet voor een kilo gehakt of vis met een keurmerk.

*Zorg bij handhaving*
Bij dit scenario speelt mee dat handhaving voor met name de reclames voor vlees- en visproducten erg lastig is. De reclame-exploitanten verkopen reclamevlakken in een regio, bijvoorbeeld van een supermarkt, en weten niet welke reclame deze supermarkt inhoudelijk plaatst. Alle reclame uitingen voldoen aan de Reclame Code. Eisen of verboden die per regio of stad worden ingevoerd, zorgen - volgens de marktpartijen - voor een niet effectief uitvoerbare exploitatie voor deze bedrijven. De realiteit leert dat de reclamevlakken langs de provinciale wegen voor de marktpartijen geen 'must-have' zijn, maar eerder een 'nice to have'. Uit de markt komt dan ook het signaal dat het niet interessant zal zijn om zoveel energie te steken om een controlemechanisme in te regelen.

*Kans op lagere of geen inkomsten*
Signalen uit de markt geven aan dat als de motie wordt overgenomen in de aanbesteding voor een nieuwe overeenkomst, de afdracht van de reclame inkomsten significant gaat dalen. Partijen geven zelfs aan niet te weten of ze dan wel willen inschrijven bij een nieuwe aanbesteding. Met welk bedrag de inkomsten dandalen is nu lastig in te schatten, maar de verwachting is dat dit zeker gaat halveren naar € 100.000 per jaar of zelfs minder.

### 2. Motie beperken tot verbod op reclame voor fossiele brandstof

Een tweede scenario is om het verbod op vlees- en visproducten niet door te voeren vanwege de grote onzekerheid die door de markt wordt uitgesproken vanwege het unieke karakter van het verbod in Nederland. Blijft over om alleen het verbod op reclames voor fossiele brandstoffen in te voeren. De reclamemarkt wordt hier al langer mee geconfronteerd, omdat meerdere overheden met een dergelijk verbod bezig zijn. Ook is er maatschappelijk meer aandacht voor. Niet alleen door klimaatprotesten, maar ook omdat de reclamemarkt en aanbieders voorzichtiger zijn geworden met dergelijke uitingen om imagoschade te voorkomen. Dit verbod is beter te handhaven en een besluit over de reikwijdte van dit type reclame is eenvoudig te nemen.

*Kans op lagere of geen inkomsten*
Kanttekening bij dit scenario is ook dat, ondanks de grotere bekendheid van dit verbod, de afdracht van de reclame inkomsten kan dalen. Met welke omvang dit zal zijn is op dit moment niet in te schatten. Ook in dit scenario kunnen marktpartijen afhaken of met een flink lagere afdracht inschrijven.

### 3. Motie blijkt onuitvoerbaar te zijn

Uit de bezwaarbrief van OFN (en haar onderaannemer Clear Channel) zijn diverse (juridische) bezwaren genoemd ten opzichte van het invoeren van de beoogde verboden. In deze brief wordt ook aangegeven dat de invoering van de motie zeker consequenties heeft voor de financiële afdracht die de provincie nu geniet. Dit is niet overeenkomstig met de overwegende punten uit de aangenomen motie. Daarbij wordt uit de markt kenbaar gemaakt dat de handhaving van deze verboden lastig in te regelen is en er eventueel toe kan leiden dat marktpartijen zich in zijn geheel niet inschrijven bij de nieuwe concessie.

Een derde scenario kan zijn dat PS besluit dat de motie vanwege bovengenoemde bezwaren uit de markt 'onuitvoerbaar' is.

**4. Geen reclames meer in de abri's**

Het meest vergaande scenario is om geen (commerciële) reclames meer toe te passen in de provinciale abri's. Dit voorkomt dat er extra controlemechanismes ingepast moeten worden bij de marktpartijen en biedt kansen voor de reclameruimte van de abri's.

*Geen reclame-inkomsten meer*
Het gevolg van dit scenario is dat er geen inkomsten meer binnenkomen uit reclames. Iets dat de provincie, conform het huidige contract, circa € 200.000 per jaar oplevert. Bij het wegvallen van deze inkomsten dient het beheerbudget op de exploitatie met een gelijk bedrag opgehoogd te worden in de begroting. Zo worden de kosten voor het beheer en onderhoud van de abri's gedekt. De daadwerkelijke kosten en baten voor het beheer en onderhoud worden bekend nadat uit de aanbesteding een nieuwe opdrachtnemer wordt geselecteerd.

*Wat te doen met de ruimte in de abri's*
De reclamevlakken die vrijkomen kunnen worden gebruikt voor ideële reclames, bijvoorbeeld van Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond of uitingen van projecten/campagnes van de provincie. In de aanbesteding voor het beheer en onderhoud van de bushokjes en bijbehorende abri's kan een optie worden meegenomen voor het plaatsen van posters voor dergelijke campagnes.

**Tenslotte**
Wanneer er gekozen wordt voor het eerste of tweede scenario is het belangrijk om de verboden specifiek te definiëren om de uitvoeringspartij(en) het verbod goed uit te kunnen laten voeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13278 |
| **Extern Zaak ID** | 2101548 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 9.b |
| **Titel** | Afdoening motie M4-2021 Behoud servicebalies op stations |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 9 oktober 2023 |
| **Commissie Ruimte** | **20 november 2023** |

## Toelichting

Provinciale Staten hebben met motie M4-2021 het college opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. Het college informeert Provinciale Staten op welke wijze invulling is gegeven aan deze motie.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

P.R.W.E. Chorus

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144278

chorusp@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

20 SEP. 2023

**Kenmerk**

2101548/2101553

**Uw kenmerk**

**Betreft: Afdoen motie M4-2021 Behoud loketfunctie op o.a. stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum**

Geachte leden,

Op 1 februari 2021 hebben uw Staten de motie M4-2021 'Behoud loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum' aangenomen. In de motie worden Gedeputeerde Staten opgeroepen om met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft. In deze brief informeren wij u over hoe wij uitvoering hebben gegeven aan de motie.

Op 28 oktober 2021 heeft een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met de regiodirecteur van NS en de Gedeputeerde, waarin de tijdelijke sluiting van de servicebalies op Hoorn en Alkmaar en Hilversum is besproken. NS heeft haar plannen omtrent het terugbrengen van het aantal vaste servicebalies op stations toegelicht. Veel reizigers regelen zaken steeds vaker zelfstandig. NS gaat de service op diverse stations hierop aanpassen: meer online en persoonlijke hulp waar nodig. Op stations met een grotere servicebehoefte zijn servicemedewerkers aanwezig. Op stations waar dit niet het geval is, krijgen reizigers passende hulp op afstand via hun eigen telefoon of de service- en alarmzuil naast de toegangspoortjes. In het overleg heeft NS benadrukt dat de uiteindelijke besluitvorming bij de Raad van Bestuur van NS ligt.

Begin januari 2022 heeft de Raad van Bestuur van NS een besluit genomen over het serviceaanbod op de stations. Voor de stations van Alkmaar, Hoorn en Hilversum betekent dit concreet dat de informatiebalie en de servicemedewerkers verdwijnen. Op verzoek van de gemeenten en provincie is er binnen NS nagegaan wat er nog mogelijk is qua aanvullende oplossingen. NS gaf aan hier medio februari 2022 meer duidelijkheid over te kunnen geven.

Op 9 februari 2022 is er vervolgens een bestuurlijk overleg geweest in aanwezigheid van gedeputeerde Olthof met de regiodirecteur van NS en de wethouder van Alkmaar. De wethouders van Hoorn en Hilversum konden niet bij het overleg aanwezig zijn. In het overleg is gepleit voor de inzet van een aantal alternatieve oplossingen, zoals specifieke

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

oplossingen voor mindervaliden en het samenwerken met Connexxion bij het aanbieden van reisinfo. NS heeft nogmaals benadrukt dat de sluiting van de servicebalies op de stations definitief is en dat deze dus zullen worden opgeheven. Voor de voorgestelde alternatieve oplossingen ziet NS geen mogelijkheden. Wel gaf NS aan te willen onderzoeken hoe ze maatwerk zou kunnen leveren voor de dienstverlening in Noord-Holland Noord. NS heeft aangegeven dit in samenspraak met Rover, de betrokken gemeenten en provincie Noord-Holland, lokale belangenorganisaties voor mindervaliden en de WMO raad te willen doen.

Uiteindelijk heeft dit op 29 maart 2023 geleid tot het starten van een proef met een videohulpzuil voor reizigers op station Alkmaar. De videohulpzuil brengt reizigers via videobellen in contact met een medewerker van NS, die hen verder op weg helpt. Tijdens de proef zijn er 153 gesprekken gevoerd. Uit de evaluatie blijkt dat het live videobellen positief wordt gewaardeerd. Hulp inroepen op een herkenbaar punt op een station heeft met name toegevoegde waarde voor minder ervaren en minder zelfredzame reizigers. En verlaagt daarmee de drempel tot het gebruik van het OV.

De proef is inmiddels beëindigd, waarna de videohulpzuil op station Alkmaar is verwijderd. De ervaringen uit deze proef worden door NS meegenomen in hun visie op stationsmiddelen. Waarbij de automaten in de toekomst reisinformatie, verkoop van producten en service, zoals hulp op afstand, geïntegreerd gaan aanbieden.

Wij stellen voor dat met deze brief de motie M4-2021 als afgedaan kan worden beschouwd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

M4-2021/PS 01-02-2021
AANGENOMEN

**Motie Vreemd aan de Orde van de Dag:**

"Behoud loketfunctie o.a. op stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum"

Provinciale Staten van Noord Holland, in vergadering bijeen op 1 februari 2021,

Overwegende dat:

- De Nederlandse Spoorwegen het aantal stations met een vaste ticketservicebalie terug wil brengen van 36 naar 15 en daardoor de loketten op (o.a.) de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum zullen sluiten;
- Rover erop wijst erop dat 2,5 miljoen Nederlanders niet of beperkt digitaal vaardig zijn en alle reizigers – ongeacht hun persoonlijke omstandigheden – toch gemakkelijk gebruik moeten kunnen maken van het OV;
- Een fysiek loket reizigers bedient die anders niet of veel moeilijker gebruik kunnen maken van het OV en een herkenbaar en benaderbaar servicepunt vormt;
- Noord-Hollandse stations die nog voorzien zijn van een ticketservicebalie, een belangrijke dienstverlening zijn voor tal van toeristen;

Verzoekt het college:
(Eventueel samen met GS-en van andere provincies) met de directie van de NS in gesprek te gaan, te spreken over oplossingsrichtingen en zo nodig te bepleiten dat de loketfunctie op o.a. de stations Alkmaar, Hoorn en Hilversum behouden blijft.

en gaan over tot de orde van de dag.

Sandra Doevendans
PvdA Noord-Holland

Marco Deen
PVV Noord-Holland

Wim Hoogervorst
SP Noord-Holland

Michel Klein
CU Noord-Holland

Süleyman Koyuncu
DENK Noord-Holland

Eric Jensen
JA21 Noord-Holland

Klaas-Jeroen Terwal
VVD Noord-Holland

Datum 20 november 2023

Onderwerp Mondelinge vragen van Volt Noord-Holland voor rondvraag Gedeputeerde Olthof inzake c-agenda punt 13.k Financiële verantwoording over 2022

E-mail Aan: susanne.neeskens@noord-holland.nl;

CC: maik.de.weerdt@noord-holland.nl;

bart.bonekamp@noord-holland.nl

Bijlage(n)

Volt is een grote voorstander van de focus op Smart Mobility binnen de Provincie en in de MRA, maar heeft daarbij wel de volgende mondelinge vragen voor de gedeputeerde over de financiële verantwoording Focus Smart Mobility 2022.

1. Is de gedeputeerde het met ons eens dat het delen van een financiële verantwoording over het jaar 2022, die na de zomer beloofd is, op 8 november 2023 rijkelijk laat is?
2. Is de gedeputeerde bereid om ervoor te zorgen dat de volgende verantwoording over 2023 dichter op de inhoudelijke rapportage, die dit jaar al eind januari aan PS is voorgelegd, te laten volgen?
3. Is de gedeputeerde bereid om te kijken of het te verkrijgen bedrag via cofinanciering ambitieuzer kan worden ingestoken, met name op het vlak van Europese subsidies?
4. En zo ja, kunnen deze inspanningen dan met name gericht worden op het thema *Data en Automatisering voertuigen* in lijn met de onlangs door Volt ingediende en aangenomen motie M169 over Autonoom Vervoer?

Namens de Volt fractie,

Bart Bonekamp
Volt duo-commissielid

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13387 |
| **Extern Zaak ID** | 2061949 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 12.a |
| **Titel** | RO: Ontheffingsverzoek De Kwakel 40 Wijdemeren (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

**Toelichting**

De gemeente Wijdemeren heeft een ontheffingsverzoek ingediend voor de plaatsing van 10 woonunits voor 30 opvangplekken voor huisvesting van Oekraïense ontheemden. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing in ontwerp te verlenen.

Bezoekadres
Rading 1
1231 KB Loosdrecht

Postbus 190
1230 AD Loosdrecht
Wijdemeren.nl

VERZONDEN 22 JUNI 2023

Retouradres: Postbus 190, 1230 AD Loosdrecht

INGEKOMEN 26 JUNI 2023

Provinciale Staten van de Provincie Noord-Holland
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Per email verstuurd naar: post@noord-holland.nl

| | |
|---|---|
| Datum | 20 juni 2023 |
| Behandeld door | De heer A. van Goudoever |
| Bijlagen | 4 |
| Zaaknummer | Z75638/D402770 |

Onderwerp Ontheffingsverzoek voor realisatievan tijdelijke woonunits aan De Kwakel in Kortenhoef.

Geachte leden van de Provinciale Staten,

Op 4 maart 2022 heeft het kabinet de veiligheidsregio's via het veiligheidsberaad opdracht gegeven samen met gemeenten grootschalige opvang te organiseren voor vluchtelingen uit de Oekraïne. De gemeente Wijdemeren draagt graag bij aan deze opgave en heeft een locatie in beeld die geschikt lijkt te zijn voor het plaatsen van 10 woonunits waarmee circa 30 opvangplekken kunnen worden gerealiseerd.

**Urgentie**
Nederland, de veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek en specifieker de gemeente Wijdemeren staan hiermee voor flinke taakstellingen vanwege de enorme toestroom van vluchtelingen uit onder andere de Oekraine De gemeente Wijdemeren wil hier graag in faciliteren. Momenteel huisvest de gemeente de volgende kwetsbare doelgroepen.

| | Opvangplekken | | Taakstelling 2022 Veiligheidsregio GV* | Taakstelling 2023 | In onderzoek | In ontwikkeling |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ontheemde Oekraïners | GOO | POO | 222 | | 30 | 0 |
| | 93** | 18 | | | | |
| Asielzoekers | | | | 93 | 0 | |
| Statushouders | | | | 30 | 0 | |
| Overig | | | | | | |

*Naar rato van het totaal aantal inwoners in de veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek heeft de gemeente Wijdemeren 1/10 aandeel qua inwoners wat neerkomt op een verplichting voor huisvesting van 2220/10=222 Oekraïense ontheemden.
**Van de 93 plekken dient de gemeente Wijdemeren 40 opvangplekken aan de Kastanjelaan tegen het einde van 2023 terug te geven t.b.v. een woningbouwontwikkeling.

Om enigszins te kunnen voldoen aan haar taakstelling en om in ieder geval niet in het aantal opvangplekken te dalen is een extra opvanglocatie noodzakelijk.

**Locatie**
De gemeente Wijdemeren is een zeer groene en waterrijke gemeente en ligt grotendeels binnen verschillende natuurgebieden en onder het werkingsgebied van diverse verordeningen. Zoals het BPL, LG/MRA, Natura 2000 en NNN. Geschikte locaties waar woningbouwontwikkelingen ruimtelijk goed inpasbaar zijn, zonder de groen- en waterstructuur schade te berokkenen, zijn daarmee schaars.

Het betreffende grondperceel, kadastraal bekend als GVL sectie A, nummer 1867 ter hoogte van De Kwakel 40 in Kortenhoef (hierna: 'de locatie') lijkt een locatie waar een kleinschalige woningbouwontwikkeling wél ruimtelijk goed inpasbaar is. De locatie is eigendom van de gemeente Wijdemeren, is gelegen aan de rand van de dorpskern van Kortenhoef en wordt gerealiseerd op een voormalige stortplaats. Aan de westzijde grenst de locatie aan een speelterrein en aan de Oostzijde aan landelijk gebied. De locatie is in het verleden reeds bebouwd geweest en momenteel nog deels verhard. In de omgeving is ruim voldoende parkeergelegenheid en het centrum van Kortenhoef is op 10 minuten loopafstand. Een locatietekening en foto's van de huidige situatie van de locatie zijn terug te vinden in bijlage 1 en 2.

**Projectplan**
In het projectplan is uitgegaan van een ruime opzet met 10 vrijstaande units met voldoende leefruimte voor de bewoners. De units zijn maximaal 1 bouwlaag en worden geplaatst op stelconplaten op een zandbed ter fundering. In bijlage 3 treft u een situatieschets en massastudie met sfeerimpressie. Voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning worden de schetsontwerpen uitgewerkt tot een definitief ontwerp. Dit zal gebeuren nadat u als Provinciale Staten een (positief) besluit heeft genomen op ons ontheffingsverzoek. Ook de verdere planuitwerking met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit vindt, omwille van de kosten, pas plaats nadat PS een besluit heeft genomen.

*Parkeren*
Bij andere opvanglocaties voor Oekraïense ontheemden is uitgegaan van 1 parkeerplek per huishouden. Dit is vooralsnog ruim voldoende gebleken. We verwachten dat de 10 units niet allemaal bestaan uit enkele huishoudens. Maar dat er ook kleinere huishoudens dan 4 personen zullen worden opgevangen. We zijn voor deze locatie daarom uitgegaan van een parkeernorm van 1,5 parkeerplek per huishouden wat neerkomt op ca 15 parkeerplaatsen. Direct naast de locatie is een parkeerterrein gesitueerd waar plaats is voor 25 auto's. Door de naastgelegen scoutingclub is er alleen op zaterdag een parkeerpiek. Deze kan worden opgevangen door het parkeerterrein naast de gemeentewerf te gebruiken welke gelegen is op ca 200 meter loopafstand. De verwachting is dat de parkeeroverlast hiermee tot een minimum zal worden beperkt.

*Beschikbaarheid woonunits*
Met het ministerie van justitie en veiligheid zijn principe-afspraken gemaakt over de kostenverdeling om de grond bouwrijp te maken en de units te realiseren. Op 20 januari jl. hebben wij een principeverzoek bij het Rijk neergelegd voor een bijdragenverlening en normvergoeding. Op 24 januari jl. hebben wij hierop een positief bericht ontvangen met het verzoek een formele aanvraag in te dienen. Hiermee zijn de kosten gedekt. Ook zijn we met partijen in gesprek die de units op korte termijn kunnen plaatsen.

*Participatie*
De gemeente Wijdemeren gaat zeer zorgvuldig om het informeren van haar inwoners over opvang van Oekraïense ontheemden en zal dat bij dit project ook doen. Hiervoor zijn duidelijke draaiboeken en de ervaringen hiermee zijn vooralsnog goed. Tot nu toe zijn de Oekraïense ontheemden in de gemeente Wijdemeren met open armen ontvangen en we verwachten dat dit nu ook niet anders zal zijn.

Voorafgaand aan dit ontheffingsverzoek zijn de nabije buurtbewoners geïnformeerd en is er in het regionale blad bericht gegeven. Ook is er een persbericht op de website van de gemeente geplaatst.

Na besluitvorming door Provinciale Staten wordt een fysieke informatiebijeenkomst georganiseerd waarin (nogmaals) zal worden uitgelegd waarom de tijdelijke woningen dienen te worden gerealiseerd, hoe het plan er uit ziet en wat de vervolgstappen zijn.

**Termijn**
De beoogde termijn voor het in stand houden van de units op deze locatie betreft in eerste instantie 2 jaar. Het voornemen is om de termijn te verlengen naar gelang de oorlog in Oekraïne voortduurt met een maximum van 10 jaar. Indien de Provincie instemt met het verlenen van een ontheffing op het BPL of het LG/MRA is de gemeente Wijdemeren voornemens een tijdelijke ontheffing te verlenen voor maximaal 10 jaar.

**Verordeningen**
Hoewel het niet aan de locatie is af te zien en het terrein de bestemming bedrijf 1 heeft (zie bijlage 3), valt de locatie binnen de aanwijzing van Bijzonder Provinciaal Landschap (hierna: BPL) en Landelijk Gebied Metropool Regio Amsterdam (hierna: LG/MRA). Hieronder wordt een uiteenzetting gegeven van de gevolgen van het feit dat de gronden zijn aangewezen als BPL en LG/MRA en waarom een ontheffing van Provinciale Staten nodig is om het project doorgang te laten vinden.

*Bijzonder Provinciaal Landschap Vechtstreek - Zuid*
De locatie behoort tot het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) 'Vechtstreek-Zuid'. De locatie is deels omzoomd door een groene rand waardoor het vrije zicht op en vanuit de locatie zelf is ontnomen. Vanuit het naastgelegen landelijk gebied is de beoogde ontwikkeling door de zoom vrijwel niet waar te nemen.

Met betrekking tot het Bijzonder Provinciaal Landschap is op de website van de Provincie Noord-Holland onder andere de volgende passage opgenomen:
*'In sommige gevallen zijn ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk in BPL, zolang ze de kernkwaliteiten niet aantasten. Denk aan fietspaden, energievoorzieningen, kleinschalige woningbouw (tot en met 11 woningen) of bouwwerken met een oppervlak van minder dan 500 m2. Ontwikkelingen die vallen onder nieuwe stedelijke ontwikkeling tasten het bijzondere landschap aan. Uitvoering van die plannen kan alleen als het van groot openbaar belang is en als kan worden aangetoond dat er geen andere mogelijkheden zijn. De schade aan het landschap moet dan worden gecompenseerd.'*
Bijzonder Provinciaal Landschap - Provincie Noord-Holland

De huidige bebouwing in het gebied bestaat uit een gemeentewerf, een hout- en steenhandel en enkele woningen. Met een realisatie van tijdelijke bebouwing tussen de reeds bestaande gemeentewerf en de hout- en steenhandel lijken de kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap in Vechtstreek - Zuid niet te worden aangetast. Feitelijk betreft het een verdichting van het reeds bestaande bebouwingslint. Een kleinschalige woningbouwontwikkeling tot en met 11 woningen zou dan mogelijk moeten zijn.

*Landelijk gebied Metropoolregio Amsterdam*
De locatie valt eveneens binnen het werkingsgebied van de MRA Landelijk Gebied. Op de website van de Provincie Noord-Holland is onder andere de volgende passage opgenomen:
*'Kleinschalige woningbouw zijn woningbouwprojecten tot en met 11 woningen. Omdat de druk op het landelijk gebied in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) al groot is, moet er zoveel mogelijk gebouwd worden binnen de steden. Om die reden is er in dit deel van de provincie een verbod op kleinschalige woningbouw (projecten met minder dan 12 woningen) in het landelijk gebied.'*

*'In Noord-Holland Noord is het vanaf 2020 wel mogelijk om tot en met 11 woningen te bouwen aan de rand van kernen en dorpslinten. Grootschalige woningbouw (meer dan 11 woningen) was onder voorwaarden altijd al mogelijk in landelijk gebied. De plannen moeten wel worden opgenomen in een regionaal woonakkoord, gemeenten moeten aantonen waarom woningbouw op die locatie nodig is en het goed inpassen in het landschap.' Bouwen in landelijk gebied - Provincie Noord-Holland*

**Kernkwaliteiten**
De locatie valt binnen het Bijzonder Provinciaal Landschap Vechtstreek – Zuid. De van toepassing zijnde kernkwaliteiten van dit landschap zijn hieronder schematisch aangegeven. Daarachter wordt aangegeven of en in hoeverre deze kwaliteiten worden aangetast.

| | Interpretatie en toetsing | Aantasting kernkwaliteit | Reden |
|---|---|---|---|
| Strokenverkaveling veenweidepolders | Ruimtelijke ontwikkelingen die het verkavelingspatroon van de veenweidepolders wijzigen of ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot het dempen of wijzigen van sloten en andere waterlopen zijn in ieder geval een aantasting van deze kernkwaliteit. | Nee | Het verkavelingspatroon wordt niet aangetast. Er worden geen sloten gedempt of gewijzigd. |
| Symmetrische opzet en regelmatig verkavelingspatroon Horstermeerpolder | De verkaveling en de waterhuishouding die hieraan ten grondslag ligt zijn karakteristiek voor de Horstermeerpolder. Ruimtelijke ontwikkelingen die de genoemde kenmerken van de polder respecteren worden niet beschouwd als een aantasting van de kernkwaliteit. | Nee | De verkaveling en waterhuishouding worden niet aangetast. Locatie ligt niet in Horstermeerpolder. |
| Open ruimte veenplassen | Ruimtelijke ontwikkelingen in en langs de plassen die leiden tot (verdere) verdichting of verrommeling zijn een aantasting van deze kernkwaliteit | Nee | De ontwikkeling bevindt zich niet in de buurt van veenplassen. |
| Openruimte en vergezichten veenpolders en Horstermeer | Ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot verdere verrommeling of verdichting van het open landschap zijn een aantasting van deze kernkwaliteit. | Nee | De ontwikkeling valt buiten de benoemde gebieden. |
| Habitat Weidevogels | Ruimtelijke ontwikkelingen die het habitat voor de weidevogels verkleinen zijn in beginsel een aantasting. Verstoring of het toevoegen van opgaande elementen die leiden tot een verkleining van het habitat, of ruimtelijke ontwikkelingen die een verlaging van het waterpeil tot gevolg hebben zijn eveneens een aantasting van deze kernkwaliteit. | Nee | De locatie ligt niet in het habitat van weidevogels. Omliggende kavels zijn reeds bebouwd waardoor in de nabije omgeving al opgaande elementen aanwezig zijn. Daarnaast is een groot deel van de locatie reeds verhard waardoor deze niet geschikt is al broedplaats. |
| Schootsvelden en inundatievelden van de fortenTienhoven, Spion en Kijkuit | Ruimtelijke ontwikkelingen die de visuele relatie tussen forten en hun schoots- en inundatievelden verstoren zijn een aantasting van deze kernkwaliteit. | Nee | De locatie ligt niet in het betreffende gebied. |
| Bebouwingslinten | Ruimtelijke ontwikkelingen zijn mogelijk mits er voldoende doorzichten in het lint blijven bestaan en zij zorgvuldig worden ingepast in de karakteristiek van het lint. Ruimtelijke ontwikkelingen die bestaande doorzichten volledig blokkeren zijn een aantasting van de kernkwaliteit. | Nee | De locatie valt niet binnen een bebouwingslint. |
| Ringdijk Horstermeer en polderkaden | Ruimtelijke ontwikkelingen die de rechtlijnigheid of de continuïteit van de lijn verminderen vormen een aantasting van deze kernkwaliteit. | Nee | De locatie ligt niet in de buurt van een polderkade. |
| 's-Gravelandsche Vaart | Ruimtelijke ontwikkelingen die het profiel veranderen of ruimtelijke ontwikkelingen die de zichtbaarheid van de vaart verminderen zijn een aantasting van deze kernkwaliteit. | Nee | Deze ontwikkeling verandert niet het profiel en vermindert geen zichtbaarheid van de vaart. |
| Hilversums kanaal | Ruimtelijke ontwikkelingen die het profiel veranderen of ruimtelijke ontwikkelingen die de zichtbaarheid van de vaart verminderen zijn een aantasting van deze kernkwaliteit. | Nee | Deze ontwikkeling verandert niet het profiel en vermindert geen zichtbaarheid van de vaart. |

**Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit**
Aangezien de beoogde ontwikkeling aan de rand van een kern ligt en onderdeel uitmaakt van een dorpslint lijkt bebouwing in beginsel mogelijk. Om hier zeker van te zijn is een verzoek ingediend bij uw Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit. Deze kwamen met de volgende reactie:

*'Vanuit ruimtelijk oogpunt is het denkbaar dat op de voorgestelde locatie noodwoningen worden gebouwd. Door de gekozen configuratie van de woningen blijft er weinig gemeenschappelijke ruimte en ruimte voor groen over op het terrein. Voorgesteld wordt om de woningen zo neer te zetten dat die ruimte wel ontstaat. Ook is het wenselijk dat vanuit alle woningen zoveel mogelijk zicht is op de omgeving. Zet de woningen aan de binnenzijde daarom zo neer dat er zicht is tussen de woningen door die aan de buitenrand staan.'*

Op basis van deze input hebben we enkele wijzigingen aangebracht in de massastudie om het plan te laten voldoen aan de wensen van de Adviescommissie.

**Mogelijkheden tot verlening van ontheffing op de omgevingsverordening**
Ten behoeve van de realisatie van het huisvestingsplan zal een tijdelijke omgevingsvergunning worden verleend voor een periode van maximaal tien jaar. Er is derhalve sprake van een ruimtelijk plan als bedoeld in Bijlage 1, onder 84, sub d, bij de Omgevingsverordening 2. De Omgevingsverordening laat ruimte voor een provinciaal oordeel ingeval een ruimtelijk plan niet past binnen de regels omtrent het BPL. Op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening beschikt uw college van Gedeputeerde Staten over de bevoegdheid ontheffing als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening ("Wro") te verlenen van de regels in hoofdstuk 6 van de Omgevingsverordening. In zo'n situatie vindt dan op provinciaal niveau een belangenafweging plaats.
Vereist is dat het gemeentelijk ruimtelijk beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met deze regels te dienen provinciaal belangen.

**Verzoek om ontheffing**
Vanwege het BPL en het LG/MRA verzoekt de Gemeente Wijdemeren Provinciale Staten om een ontheffing te verlenen zodat er 10 tijdelijke woonunits kunnen worden gerealiseerd. Als onderbouwing van dit verzoek behandelen wij achtereenvolgens de volgende zaken die bij de afweging in ogenschouw moeten worden genomen.

1. *De Landelijke opgave voor opvang van vluchtelingen en de bijbehorende taakstelling Wijdemeren*

Door de bos- en waterrijke omgeving zijn er veel wetten en verordeningen om de natuur te beschermen. Hiermee zijn geschikte woningbouwlocaties, die weinig impact hebben op de natuur, schaars. Gevolg is dat het voor de Gemeente Wijdemeren zeer moeilijk is om aan haar taakstelling te voldoen. Met de huidige druk op de asielketen en de wetenschap dat Wijdemeren in het najaar waarschijnlijk 40 opvangplekken minder heeft zijn er dringend extra opvangplekken nodig. De grote maatschappelijke impact van de huidige druk op de asielketen betekent ook dat dit belang naar aard en omvang een groot openbaar belang is, wat afwijking van de provinciale regelgeving zou moeten rechtvaardigen.

2. *De ontwikkeling is van tijdelijke aard*

De units zullen hier tijdelijk worden geplaatst voor een maximale termijn van 10 jaar. Na die tijd worden de units verwijderd. De kans bestaat ook de dat de unit al na twee jaar verwijderd worden. Dit is volledig

afhankelijk van de duur van de bekostiging door het Rijk. Het betreft geen nieuwe stedelijke ontwikkeling en heeft derhalve geen permanente gevolgen voor het BPL.

3. *Locatie is reeds bebouwd geweest*

De locatie is eerder bebouwd geweest en nog steeds deels voorzien van verharding. Aangezien de units slechts een bouwlaag hebben en de locatie wordt omsloten door een met gras bedekte zoom zijn de units nauwelijks zichtbaar. Bovendien zijn de naastgelegen kavels ook bebouwd. Door het realiseren van de units en toevoeging van groen kan zelfs worden gesteld dat de locatie groener wordt dan de locatie op dit moment is.

4. *Geen aantasting kernkwaliteiten*

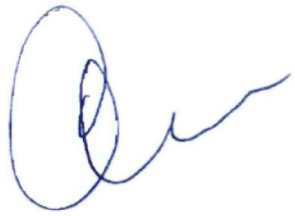
Geen van de 10 kernkwaliteiten zoals omschreven in het BPL Vechtstreek – Zuid wordt aangetast.

5. *Positieve houding Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit*

De ARK staat positief tegenover het plan. De opmerkingen van de commissie zijn verwerkt in de nieuwe situatieschetsen.

Bovenstaande argumentatie in ogenschouw nemende verzoeken burgemeester en wethouders van de gemeente Wijdemeren de leden van Provinciale Staten gebruik te maken van haar ontheffingsbevoegdheid zodat op de locatie De Kwakel 10 tijdelijke woningen voor een periode van maximaal 10 jaar kunnen worden gerealiseerd ten behoeve van de huisvesting van Oekraïense vluchtelingen.

Met vriendelijke groet,



Mevrouw drs. C.R. Larson
Burgemeester Gemeente Wijdemeren

Bijlagen:

1. Foto's van de locatie;
2. Massastudie;
3. Afschrift bestemmingsplan 'Kernen Ankeveen, Kortenhoef en Nieuw Loosdrecht' d.d. 27-09-2012;

Bijlage 1, locatietekening



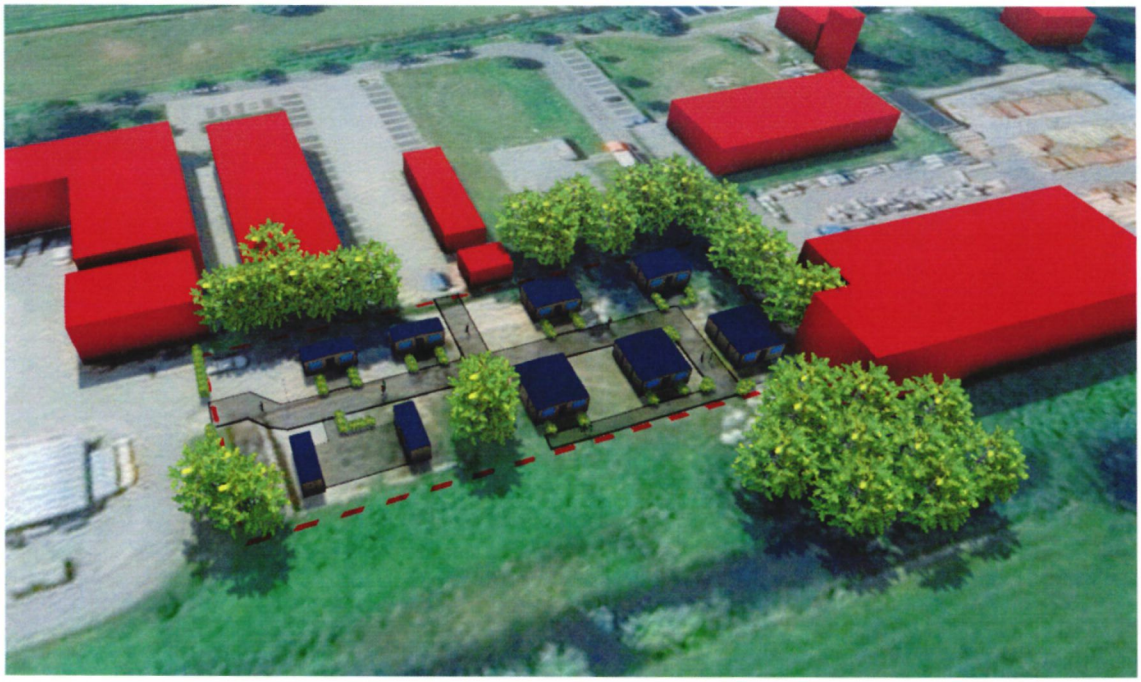
Bijlage 2, huidige situatie beoogde locatie.

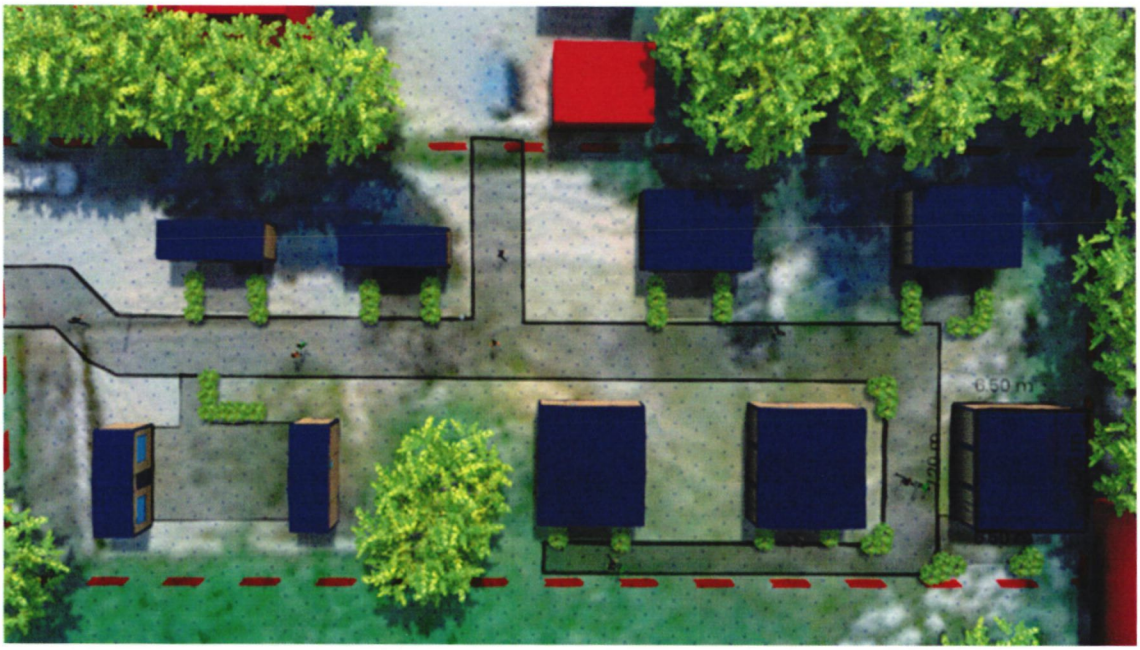






Bijlage 3, sfeerimpressie.





Bijlage 4, uitdraai bestemmingsplan.




# Artikel 4 Bedrijf (met gebruikmaking van standaard SvB)


- 4.1 Bestemmingsomschrijving
- 4.2 Bouwregels
- 4.3 Specifieke gebruiksregels
- 4.4 Afwijken van de gebruiksregels


## 4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 1': bedrijven tot en met categorie 1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
b. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 2': bedrijven tot en met categorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
c. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.1': bedrijven tot en met categorie 3.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
d. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.2': bedrijven tot en met categorie 3.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
e. ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van bedrijf - 1 t/m 11 en 13': tevens een bedrijfsactiviteit met de SBI-code zoals hierna in de tabel genoemd, uit ten hoogste de voor deze bedrijfsactiviteit in de tabel aangegeven categorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten:

| **aanduiding** | | **SBI-code** | **uit ten hoogste milieucategorie** |
|---|---|---|---|
| specifieke vorm van bedrijf - 1 | | 17.4/17.5 | 3.1 |
| specifieke vorm van bedrijf - 2 | | 50.1/50.2 | 3.1 |
| specifieke vorm van bedrijf - 3 | | 15.3 | 3.2 |
| specifieke vorm van bedrijf - 4 | | 3.1 | |
| specifieke vorm van bedrijf - 5 | 6321 | 3.2 | |
| specifieke vorm van bedrijf - 6 | 51.53 | 3.1 | |
| specifieke vorm van bedrijf - 7 | 51.55 | 3.2 | |
| specifieke vorm van bedrijf - 8 | 26.81/17.4/17.5 | 3.1 | |
| specifieke vorm van bedrijf - 9 | 36.1 | 3.2 | |
| specifieke vorm van bedrijf - 10 | 45.3/29 | 3.2 | |
| specifieke vorm van bedrijf - 11 | 29 | 3.1 | |
| specifieke vorm van bedrijf - 13 | 29 | 3.1 | |

f. ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van bedrijf - 12': tevens de volgende bedrijfsactiviteiten: vervaardiging van aroma's, geur- en smaakstoffen, farmaceutische grondstoffen en farmaceutische producten uit ten hoogste categorie 4.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten:

g. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning': een bedrijfswoning;

h. ter plaatse van de aanduiding 'gemaal': uitsluitend een gemaal;
i. ter plaaste van de aanduiding 'nutsvoorziening': tevens voor nutsvoorzieningen behorende tot categorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
j. ter plaatse van de aanduiding 'verenigingsleven': tevens ten behoeve van het verenigingsleven;
k. ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen': tevens een verkooppunt voor motorbrandstoffen, met uitzondering van lpg, met daarbij behorende andere detailhandel en een autowasstraat;
l. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, water, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen en toegangswegen.

## 4.2 Bouwregels

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:
4.2.1 Gebouwen en overkappingen

a. gebouwen en overkappingen worden binnen het bouwvlak gebouwd;
b. de bouwhoogte van gebouwen en overkappingen bedraagt ten hoogste de ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' aangegeven bouwhoogte;
c. de goothoogte van gebouwen en overkappingen bedraagt ten hoogste de ter plaatse van de aanduiding 'maximale goothoogte (m)' aangegeven goothoogte;
d. indien geen maatvoeringaanduiding voor de bouwhoogte is aangegeven, bedraagt de bouwhoogte ten hoogste 9 m;
e. de totale oppervlakte van gebouwen en overkappingen bedraagt per bouwperceel ten hoogste het ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage (%)' aangegeven bebouwingspercentage van het bouwvlak; indien geen bebouwingspercentage is aangegeven, geldt een bebouwingspercentage van 100% van het bouwvlak;
f. van de naar het openbaar gebied gekeerde gevel dient ten minste 2/3 deel op een afstand van 5 m tot de perceelsgrens te worden gebouwd en dient het overige deel teruggelegd te worden gebouwd;
g. het aantal bedrijfswoningen ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' bedraagt ten hoogste het aantal woningen dat met de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' is aangegeven, indien geen aantal is aangegeven mag er ten hoogste één bedrijfswoning gebouwd worden;
h. de oppervlakte van een bedrijfswoning bedraagt ten hoogste 120 m$^2$;
i. ter plaatse van de aanduiding 'karakteristiek' zijn de regels uit artikel 27.3 en 27.4 van toepassing.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde

a. de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen bedraagt ten hoogste 2 m;
b. de bouwhoogte van antenneinstallaties, niet zijnde schotelantennes bedraagt ten hoogste 5 m;
c. de bouwhoogte voor vrijstaande antenne-installaties ten behoeve van telecommunicatie, niet zijnde schotelantennes en zonder techniekkast bedraagt ten hoogste 15 m;
d. de bouwhoogte van schotelantennes bedraagt ten hoogste 3 m;
e. de bouwhoogte van tuinmeubilair bedraagt ten hoogste 2 m;
f. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3 m.

## 4.3 Specifieke gebruiksregels

Met betrekking tot het gebruik gelden de volgende regels:
4.3.1 Algemeen

a. Bevi-inrichtingen zijn niet toegestaan;
b. opslag van meer dan 10.000 kg consumentenvuurwerk is niet toegestaan;
c. Wgh-inrichtingen zijn niet toegestaan;
d. activiteiten uit kolom 1 van de onderdelen C en D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage 1994 zijn niet toegestaan in de gevallen, zoals genoemd in kolom 2 van de desbetreffende bijlage;
e. opslag van goederen met een totale stapelhoogte van meer dan 4 m is op onbebouwde gronden niet toegestaan;
f. ter plaatse van de aanduidingen 'verkooppunt voor motorbrandstoffen, zonder lpg' en 'verkooppunt voor motorbrandstoffen,met lpg' bedraagt de verkoopvloeroppervlakte ten behoeve van detailhandel ten hoogste 125 m$^2$;
g. het gebruiken of laten gebruiken van bijgebouwen als zelfstandige woning of als afhankelijke woonruimte is niet toegestaan;

4.3.2 Aan-huis-verbonden beroepen of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten
In een woning zijn een aan-huis-verbonden beroep of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten toegestaan onder de volgende voorwaarden:

a. de aan-huis-verbonden beroeps- of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten mogen aan de woonfunctie geen afbreuk doen en dienen daaraan ondergeschikt te zijn in die zin dat de woonfunctie de primaire functie dient te blijven. Dit betekent dat niet meer dan 30% van het vloeroppervlak van de woning, inclusief aan- en uitbouwen

ten behoeve van het aan-huis-verbonden beroep of kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten mag worden gebruikt;

b. de activiteiten mogen geen hinder opleveren voor de woonsituatie. Dit betekent dat in geval van bedrijfsactiviteiten uitsluitend bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan in categorie A en B1 van de van deze regels deel uitmakende Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging';
c. de activiteiten mogen zowel naar de aard als ten aanzien van de visuele aspecten ervan geen afbreuk doen aan het karakter van de woning en de woonomgeving;
d. de activiteiten mogen geen detailhandel en/of horeca betreffen;
e. de activiteiten mogen geen nadelige invloed hebben op de normale verkeersafwikkeling en geen onevenredige parkeerdruk veroorzaken.

## 4.4 Afwijken van de gebruiksregels

### 4.4.1 Afwijken van de Staat van Bedrijfsactiviteiten

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 4.1:

a. om bedrijven toe te laten uit ten hoogste een categorie hoger dan in lid 4.1 genoemd, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) geacht kan worden te behoren tot de categorieën, zoals in lid 4.1 genoemd;
b. om bedrijven toe te laten die niet in de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn genoemd, voor zover het betrokken bedrijf naar aard en invloed op de omgeving geacht kan worden te behoren tot de categorieën, zoals in lid 4.1 genoemd.

### 4.4.2 Afwijken tbv mantelzorg

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van lid 4.3.1 sub h en het gebruik van een bijgebouw als afhankelijke woonruimte toestaan, met inachtneming van het volgende:

a. een dergelijke bewoning noodzakelijk is vanuit een oogpunt van mantelzorg;
b. er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de in het geding zijnde belangen waaronder die van omwonenden en (agrarische) bedrijven;
c. een vloeroppervlak van ten hoogste 75 m² van de op grond van de bouwregels toegestane bijgebouwen mag worden gebruikt als afhankelijke woonruimte;
d. er wordt geen onevenredige afbreuk gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Zodra de onder sub a bedoelde noodzaak vanuit een oogpunt van mantelzorg niet meer aanwezig is, kan het bevoegd gezag de vergunning intrekken.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
Mw. J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 023-514 5123
Jolanda.Dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

10 OKT. 2023

**Kenmerk**
2061949/2090425

**Betreft: Ontheffingsverzoek Omgevingsverordening NH2020 voor de realisatie van 10 woonunits aan De Kwakel 40 te Kortenhoef gemeente Wijdemeren**

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u op de hoogte van ons besluit van 3 oktober 2023 om de door de gemeente Wijdemeren gevraagde ontheffing van artikel 6.9 MRA landelijke gebied te verlenen voor de realisatie van 10 woonunits voor de opvang van Oekraïense ontheemden aan De Kwakel 40 te Kortenhoef gemeente Wijdemeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

2 bijlage(n)
- Brief van de gemeente Wijdemeren met ontheffingsverzoek
- Brief GS aan de gemeente Wijdemeren

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Wijdemeren
Postbus 190
1230 AD Loosdrecht

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

Mw. J. Dam

BEL/RO

Telefoonnummer 023-5145123

Jolanda.dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

10 OKT. 2023

**Kenmerk**

2061949/2090423

**Uw kenmerk**

Z756338/S402770

**Betreft: Ontheffingsverzoek Omgevingsverordening NH2020 voor de realisatie van 10 woonunits aan De Kwakel 40 te Kortenhoef gemeente Wijdemeren**

Geacht college,

In uw brief van 20 juni 2023, verzonden 26 juni 2023, verzoekt u ons op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 ontheffing te verlenen van artikel 6.9 MRA landelijk gebied. Op basis van deze ontheffing wilt u de realisatie van 10 woonunits voor 30 opvangplekken aan De Kwakel 40 te Kortenhoef mogelijk maken. De units zijn bedoeld voor huisvesting van Oekraïense ontheemden voor een periode van maximaal 10 jaar.

In het geldende bestemmingsplan 'Kernen Ankeveen, Kortenhoef en Nieuw-Loosdrecht, is aan gronden de bestemming 'Bedrijf tot en met categorie 2' toegekend met een maximum bouwpercentage van 25%. De realisatie van woonunits is in strijd met de planregels. Het bestemmingsplan kent geen afwijkingsmogelijkheden om de voorgestelde ontwikkeling alsnog mogelijk te maken. U wilt in afwijking van de bestemmingsplanregels deze opvanglocatie mogelijk maken.

In uw verzoek geeft u aan dat de veiligheidsregio Gooi en Vechtstreek en daarmee uw gemeente vanwege de toestroom van vluchtelingen uit Oekraïne een taakstelling heeft in het faciliteren van huisvesting voor deze doelgroep. Naar rato bent u verantwoordelijk voor de opvang van 222 Oekraïense ontheemden in uw gemeente.

U geeft aan dat uw gemeente zeer groen en waterrijk is en grotendeels binnen verschillende natuurgebieden en werkingsgebieden van de Omgevingsverordening NH2020 ligt. De mede van toepassing zijnde werkingsgebieden MRA landelijke gebied (MRA- LG) en Bijzonder provinciaal landschap (BPL) laten de ontwikkeling van woningbouw binnen uw gemeente nauwelijks toe. U stelt dat binnen stedelijke geschikte locaties waar woningbouwontwikkelingen ruimtelijk goed inpasbaar zijn, zonder de bestaande groen- en waterstructuur aan te tasten, schaars zijn. Om die reden wil u op de kavel aan De Kwakel 40 in Kortenhoef een deel van de noodzakelijke opvang realiseren.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 1
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

De Kwakel 40, waar een bedrijfsbestemming op rust, lijkt een geschikte locatie waar een kleinschalige woningbouwontwikkeling ruimtelijk inpasbaar is. De locatie, waar verschillende functies zijn gevestigd op basis van de aanwezige bestemmingen 'Maatschappelijk' en 'Bedrijf tot en met categorie 2', ligt aan de rand van de dorpskern Kortenhoef. De locatie, die wordt omringd door landelijk gebied, is eigendom van de gemeente.
De locatie is in het verleden reeds bebouwd geweest en nog deels verhard. Er is ruim voldoende parkeergelegenheid en het centrum van Kortenhoef is op 10 minuten loopafstand.

Ten behoeve van de opvang wilt u 10 vrijstaande units plaatsen die voldoende leefruimte bieden voor de opvang van circa 30 personen. De units bestaan uit 1 bouwlaag en worden geplaatst op stelconplaten op een zandbed ter fundering. De beoogde instandhoudingstermijn is in eerste instantie 2 jaar. Het voornemen is om de termijn te verlengen naar gelang de oorlog in Oekraine voortduurt met een maximum van 10 jaar.

Na afweging van uw belangen in de taakstelling voor de opvang van ontheemde Oekrainers en de hier relevante provinciale belangen komen we tot de conclusie dat de door u gevraagde ontheffing in dit specifieke geval kan worden verleend. Hieronder lichten we - na uiteenzetting van het beoordelingskader - deze afweging en conclusie toe.

**Beoordelingskader**

Op grond van artikel 4.1a van de Wet ruimtelijk ordening en artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 kunnen wij ontheffing verlenen van de in hoofdstuk 6 genoemde instructieregels voor ruimtelijke plannen voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding met de door de Omgevingsverordening en -regeling te dienen provinciale belangen. De wetsgeschiedenis en jurisprudentie zijn zeer strikt in de toepassingsmogelijkheden van deze ontheffingsbevoegdheid. Uitgangspunt is onverkorte toepassing van de Omgevingsverordening en -regeling NH2020. Het moet om een uitzonderlijke situatie gaan, zodat de toepassing van deze ontheffingsbevoegdheid een incidenteel karakter heeft.

**Beoordeling inhoudelijke aspecten**

De planlocatie De Kwakel 40 maakt onderdeel uit van het MRA-LG, BPL Vechtstreek-Zuid en is aangemerkt als stiltegebied Vechtplassen en -polders. Het gevraagde is in strijd met de instructieregels voor het MRA-LG omdat de instructieregels deze kleinschalige woningbouwontwikkeling hier niet toelaten. Om uitvoering te kunnen geven aan uw taakstelling vraagt u een ontheffing aan van de instructieregels voor het MRA- LG (artikel 6.9 OVNH2020).

Provinciale Staten hebben er bewust voor gekozen om de locatie met de bedrijfsbestemming onderdeel te laten uitmaken van deze werkingsgebieden. Deze keuze staat wat ons betreft niet ter discussie, ook niet voor de betrokken locatie.

<u>MRA landelijk gebied</u>
De instructieregels van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening NH2020 (MRA Landelijk Gebied) geven aan dat een ruimtelijk plan niet mag voorzien in een kleinschalige woningbouwontwikkeling. Hierop zijn

in artikel 6.9 uitzonderingen geformuleerd. Het onderhavig plan past niet binnen de in dit artikel gestelde vereisten om in aanmerking te komen voor een dergelijke uitzondering. Er is geen sprake van sloop van de huidige bedrijfsbebouwing en het maximum aantal toe te voegen woningen wordt overschreden. Er worden voor een periode van maximaal 10 jaar 10 woonunits geplaatst.

Doel van artikel 6.9 is om verdere verstedelijking van het landelijk gebied te voorkomen. Om deze reden is het bij bedrijfsbeëindiging slechts onder voorwaarden toegelaten extra woonbebouwing mogelijk te maken. Hierbij geldt dat sprake moet zijn van een substantiële verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door sloop van bestaande bedrijfsbebouwing en dat de nieuwe woningen de bestaande bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van nabijgelegen agrarische bedrijven niet mogen beperken.

Wij zijn van mening dat weliswaar niet aan de vereisten van artikel 6.9, tweede lid wordt voldaan, maar dat het doel van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening OVNH2020 niet in het geding is. Op de locatie is al sprake van verstedelijking van het landelijk gebied. Er zijn al een houthandel/tuincentrum, de scouting, een muziekschool en de gemeente werf aanwezig. Het tijdelijk toevoegen van 10 woonunits heeft geen verdere negatieve gevolgen. Deze woningen liggen binnen het bouwvlak van de bedrijfsbestemming ingeklemd tussen de reeds aanwezige bebouwing. De gemeente heeft de wens de bedrijfsbestemming in stand te laten.

Bijzonder Provinciaal Landschap Het Gooi
De instructieregels voor het BPL Vechtstreek-Zuid (artikel 6.46 van de Omgevingsverordening NH2020) sluiten de realisatie van het plan, dat wij niet aanmerken als nieuwe stedelijke ontwikkeling, niet uit. In uw ontheffingsverzoek heeft u het plan op hoofdlijnen getoetst aan de kernkwaliteiten van dit gebied. In de toelichting op het ruimtelijk plan dient u aanvullend te motiveren waarom het plan de kernkwaliteiten van het BPL niet aantast.

Stiltegebieden
De instructieregel voor stiltegebieden verwijst Afdeling 4.2 Milieubeschermingsgebieden, in dit geval stiltegebieden. De artikelen in deze paragraaf beogen de voorkoming of beperking van geluidhinder. Verstoring van de heersende natuurlijk rust in het gebied dient zoveel mogelijk te worden vermeden. De heersende natuurlijke rust in dit gebied wordt bepaald door de aanwezige bedrijfs- en maatschappelijke functies. Naar verwachting zal de toevoeging van een 10-tal woonunits geen extra verstoring met zich meebrengen. U dient dit nader te motiveren in de toelichting op plan.

Samenvattend
In uw aanvraag onderbouwt u het gemeentelijk belang bij deze ontheffing. Gezien de ligging van de gemeente grotendeels in het MRA landelijk gebied, verbijzonderd door de werkingsgebieden BPL en het stiltegebied zijn de mogelijkheden om in het stedelijk gebied opvang te realiseren zeer gering. Evident is dat er een zeer urgente maatschappelijke behoefte is aan nieuwe huisvesting, ook specifiek voor de opvang van Oekraïne ontheemden.

Gelet op de urgentie om huisvesting te realiseren voor genoemde doelgroepen en gelet op de keuze voor deze specifieke locatie, zijn wij

bereid om een tijdelijke ontheffing voor een periode van maximaal 10 jaar te verlenen van de door de OVNH2020 beschermde waarden van het MRA-LG. Onverkorte toepassing van artikel 6.9 van de Omgevingsverordening NH2020 leidt in dit specifieke geval tot een onevenredige belemmering van de gebruiksmogelijkheden van het onderhavige perceel en het daarop van toepassing zijnde ruimtelijk beleid van uw gemeente in verhouding tot de door de omgevingsvergunning hier te dienen provinciale belangen.

De instructieregels van artikel 6.46 en 6.54 van de Omgevingsverordening NH2020 blijven onverkort van toepassing. De gemeente dient in de toelichting op het ruimtelijk plan nader te motiveren dat geen sprake is van de aantasting van de voorkomende kernkwaliteiten van het BPL en dat het toevoegen de woonunits geen nadelige invloed heeft op de heersende natuurlijke rust in het stiltegebied.

Vanuit ruimtelijk oogpunt adviseren wij te kiezen voor een configuratie waarbij sprake is van een gemeenschappelijke ruimte en ruimte voor groen op het terrein. Ook is het wenselijk dat vanuit alle woningen zoveel mogelijk zicht is op de omgeving. Zet de woningen aan de binnenzijde daarom zo neer dat er tussen de woningen door die aan de buitenrand staan, zicht is op de omgeving.

Gezien de ligging, de aard en omvang van de locatie verbinden wij geen nadere voorschriften aan de ontheffing anders dan dat de locatie in zijn oorspronkelijk staat moeten worden teruggebracht.

**Conclusie**

Gelet op al het voorgaande besluiten wij:

1. Op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 de door u gevraagde ontheffing van artikel 6.9 Omgevingsverordening NH2020 te verlenen;
2. Deze ontheffing heeft uitsluitend betrekking op het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van voor een termijn van ten hoogste 10 jaar van het bestemmingsplan wordt afgeweken waarbij de instandhoudingstermijn op 31 december 2033 afloopt;
3. Na de instandhoudingstermijn van 10 jaar worden binnen een termijn van 6 maanden de gebouwen, verhardingen en andere voorzieningen verwijderd en worden de betrokken gronden in de oorspronkelijke toestand hersteld.

Wij wijzen u erop dat op grond van artikel 14.4, vierde lid, van de OVNH2020 de ontheffing vervalt, indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris M.J.H. van Kuijk

voorzitter E.A.S. Rommel

**Rechtsbescherming**

Voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep is van belang dat deze ontheffing wordt aangemerkt als een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dit betekent dat tegen deze ontheffing alleen rechtstreeks beroep kan worden ingesteld door het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen. Andere belanghebbenden kunnen geen rechtstreeks beroep instellen tegen deze ontheffing. Zie kunnen wel bezwaar c.q. beroep instellen tegen de omgevingsvergunning waarvoor deze ontheffing als verklaring van geen bedenkingen dient.

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13404 |
| **Extern Zaak ID** | 2045804 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 12.b |
| **Titel** | Energie/Ruimte: Ontheffing windmolens forteiland Pampus (C-agenda's Leefomgeving 16-10-2023 en Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RO |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **20 november 2023** |

**Toelichting**

De gemeente heeft een ontheffingsverzoek ingediend voor de plaatsing van 2 windturbines op forteiland Pampus. Gedeputeerde Staten besluiten de gevraagde ontheffing te verlenen.

gemeente gooisemeren

Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland
Houtplein 33
2012 DE HAARLEM

Behandeld door
Dhr. Warmenhoven
06 44059786
a.warmenhoven@gooisemeren.nl

Datum 4-juli 2023
Uw kenmerk
Zaaksysteem: 371352


**Onderwerp** Omgevingsverordening – Ontheffingsverzoek voor het bouwen van 2 windmolens op forteiland Pampus

Geacht College,

Op 21 april 2023 ontvingen wij van de Stichting Forteiland Pampus (hierna: de Stichting) een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het realiseren van twee kleinschalige windmolens op Forteiland Pampus (hierna: Forteiland). De Stichting is voornemens om het forteiland te transformeren naar een duurzaam, zelfvoorzienend eiland, inclusief aanleghaven en bijgebouwen. Belangrijke onderdelen van deze transformatie zijn het nieuwe circulaire entreegebouw en een duurzaam energiesysteem. Binnen dat duurzame energiesysteem worden onder andere deze twee windmolens gerealiseerd. Het voorliggende verzoek heeft uitsluitend betrekking op dit plan.

**Voor de oprichting vereiste toestemmingen**
De aanvraag om omgevingsvergunning is in strijd met het geldende bestemmingsplan 'Landelijk gebied', vastgesteld 19 juni 2014. De volgende samenhangende vergunningen en/of toestemmingen zijn nodig om het plan alsnog planologisch mogelijk te maken:

1. Een buitenplans afwijking van het bestemmingsplan (art. 2.12, lid 1, sub a onder 3., Wabo) Forteiland Pampus heeft de bestemming 'Cultuur en ontspanning, met de functieaanduiding 'museum'. Binnen deze bestemming mag de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde maximaal 2,5 meter bedragen. De windmolens hebben een masthoogte van 15 meter. Om deze afwijking toe te kunnen passen, heeft de gemeenteraad op 5 juli een ontwerp verklaring van geen bedenkingen (hierna: vvgb) afgegeven. windmolens
2. Een ontheffing als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening.
   Met deze brief verzoeken wij uw college ons deze ontheffing te verlenen. Hierna lichten wij onze aanvraag toe.
3. De uiteindelijke omgevingsvergunning als bedoeld in art. 2.1 Wabo voor het oprichten van een bouwwerk, de twee windmolens.

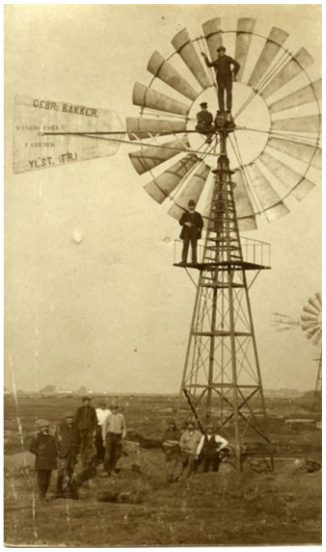
**Opbouw ontheffingsverzoek**
Ons verzoek is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

1. Beschrijving van het initiatief
2. Beschrijving van de huidige planologische en feitelijke situatie
3. De ligging van Forteiland t.o.v. de zoekgebieden wind en wind + zon RES 1.0
4. De ontheffingsvoorwaarden
5. Samenvatting

## 1. Beschrijving van het initiatief

*Een korte historische terugblik*

Uit de overlevering kunnen we opmaken dat er ooit al een windmolen op Pampus heeft gestaan. Op Pampus werd bij het ontwerp van het fort ook een 'windmotor' voorzien. De functie daarvan was helder en onontkoombaar: De verzonken droge gracht kon alleen droog blijven als overtollig water eruit gepompt kon worden. De windmotor met zijn daarop aangesloten pomp moest daarin voorzien. De oorspronkelijke windmolen dienst moet hebben gedaan totdat de stoommachine gereed kwam en in staat was om op Pampus het pompwerk van water over te nemen.




Sinds de oplevering in 1895 staat Forteiland los van de wal: het wekt elektriciteit op met dieselaggregaten. Deze en andere historische voorzieningen kennen een forse belasting van het milieu. Leefden er begin 20ste eeuw zo'n 200 soldaten die stroom, drinkwater, toiletten en voedsel nodig hadden, nadat Stichting Forteiland het eiland had verworven en ingericht, bezoeken jaarlijks duizenden mensen Forteiland. Jaarlijks groeit dat aantal met zo'n 10 procent. Over een aantal jaren zullen dat er zo'n 100.000 zijn. Om de impact hiervan op het milieu te minimaliseren werkt de Stichting aan een ingrijpende transformatie.

*Het plan van Stichting Forteiland Pampus*

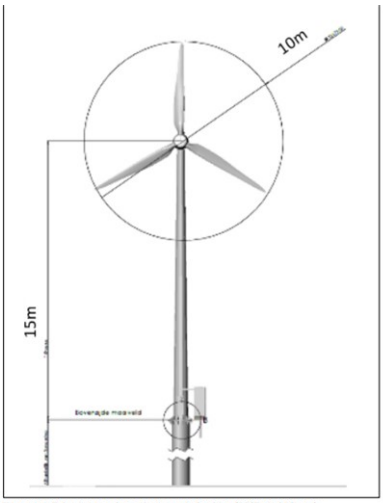
Forteiland Pampus is gelegen in het IJ-meer ter hoogte van de zandbank "Pampus". Het eiland ligt op circa 3,2 km hemelsbreed, of 20 minuten varen, van Muiden. Muiden ligt ten zuiden van het Forteiland. Pampus is een kunstmatig ontworpen eiland. Op dit eiland bevindt zich in de huidige situatie een fort, een paviljoen, en enkele bijgebouwen. Pampus is onderdeel van de gemeente Gooise Meren nabij Muiden in het IJmeer, in de provincie Noord-Holland.




Luchtfoto van het plangebied

Om in de toekomst zelfvoorzienend te kunnen zijn, wil de Stichting twee kleinschalige en identieke windmolens plaatsen met een masthoogte van 15 meter en een maximale tiphoogte van 22 meter. De grond wordt nu als grasland gebruikt. Het overschot aan elektriciteit wordt opgeslagen in een lithiumbatterijpakket met een maximale capaciteit van 350 kWh. Het GFT-afval wordt vergist en omgezet naar biogas dat wordt opgeslagen in een te plaatsen gastank. Op het eiland komt ook een waterstofinstallatie. Deze zal worden geplaatst in een afgesloten container onder het kolenpark. Om de gebouwen in de winter te kunnen verwarmen wordt in de zomer warmte opgeslagen solar freezezaDe windmolens zijn voorzien aan de zuidoostkant van het eiland (zie globale ligging in figuur 1-3). Rondom deze locatie lag voorheen een kolenveld. De identieke windmolens hebben een masthoogte van 15 meter en een maximale tiphoogte van 22 meter. In de vergunning procedure voor het zonneveld en de ondergrondse technische ruimte (fase 1) (verleend d.d. 21 februari 2023) is reeds de aanleg , de benodigde fundering en kabels en leidingen ten behoeve van windmolens meegenomen.

Figuur 1-3 impressie windmolen en locatie aanduiding



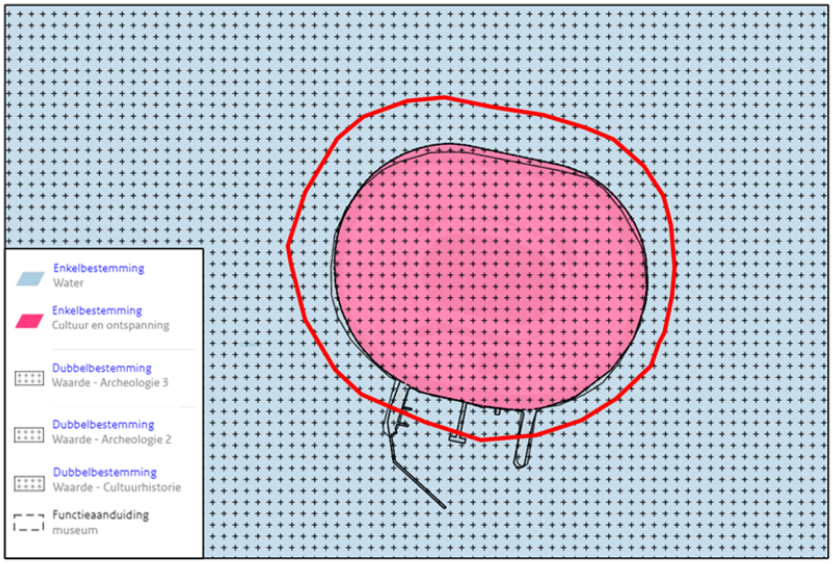

Figuur 1-4: Tekening van de te plaatsen windturbine (BESTwind 15 mtr).



**2. Beschrijving van de huidige planologische en feitelijke situatie**

Het projectgebied is gelegen binnen het bestemmingsplan "Landelijk Gebied" (vastgesteld 19 juni 2014). Het Forteiland heeft de volgende bestemmingen:

- Enkelbestemming "Cultuur en ontspanning";
- Dubbelbestemming "Waarde- Archeologie 3";
- Dubbelstemming "Waarde-Cultuurhistorie";
- Functieaanduiding "Museum".




*Figuur 1 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Landelijk Gebied" (bron: Ruimtelijkeplannen.nl)*

De grond waarop de windmolens worden geplaatst, heeft in het plan de 'Cultuur en ontspanning'. De gronden zijn bestemd voor het behouden, versterken en benutten van de cultuur- en militairhistorische waarden, museaal recreatief medegebruik, educatie, zakelijke bijeenkomsten en daarbij behorende horecavoorziening. De grond heeft daarnaast de functieaanduiding 'museum'. Dit houdt in dat de bestaande fortgebouwen niet mogen worden gewijzigd, daarnaast mag de totale oppervlakte van de horecavoorzieningen maximaal 400 m² bedragen. Ook mag er, met uitzondering van één bedrijfswoning, niet buiten de fortgebouwen worden gebouwd.

**3.De ligging van Forteiland t.o.v. de zoekgebieden wind en wind + zon RES 1.0**

Het oprichten van de twee kleinschalige windmolens op Forteiland Pampus is op grond van art 6.27a OVNH2020 niet mogelijk, omdat Forteiland niet is aangemerkt als 'zoekgebieden wind en wind + zon RES 1.0'. Een ontheffing als bedoeld in art 6.27b, eerste lid, OVNH2020 biedt voor het initiatief geen oplossing omdat de Stichting twee turbines wil plaatsen.

Het realiseren van het initiatief is naar ons oordeel bijzonder waardevol, zoals wij hierboven al aangaven. Daarom verzoeken wij uw college op onze aanvraag een ontheffing als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening verlenen van de regels in hoofdstuk 6 van de OVNH2020. De

verwezenlijking van het op duurzaamheid, leefbaarheid en toekomstgerichte gemeentelijk ruimtelijk beleid wordt onevenredig belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciaal belangen als het initiatief geen doorgang vindt.

**4. De ontheffingsvoorwaarden**

Het derde lid van bedoeld art. 13.4 OVNH2020 bepaalt dat onze aanvraag in ieder geval omvat:

a. Een beschrijving van de redenen waarom ontheffing wordt gevraagd;
b. Een beschrijving van de mogelijke gevolgen van de ontheffing voor het belang dat beschermd wordt door de regels waarvan ontheffing wordt gevraagd;
c. Een verbeelding van het beoogde werkingsgebied van de gevraagde ontheffing.

*De motivering van de ontheffingsaanvraag*

Wij kunnen instemmen met het plan en hebben de gemeenteraad gevraagd op 5 juli de vereiste (ontwerp) verklaring van geen bedenkingen af te geven. Dit omdat:

a. Het initiatief voorziet in een goede ruimtelijke ordening

Voor dit plan is door een deskundig adviesbureau (Anteagroup) een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Verwezen wordt naar het rapport d.d. 23 juni van Anteagroup, dat u aantreft in de bijlage. Deze ruimtelijke onderbouwing legt uit waarom de hier beoogde nieuwe ontwikkeling toch kan worden toegestaan. De ruimtelijke onderbouwing is getoetst aan het geldende ruimtelijke beleid en regelgeving van de gemeente, de provincie en het rijk en is het kader van het wettelijk vooroverleg onder meer voorgelegd de rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Gebleken is dat het plan voldoet aan een goede ruimtelijke ordening, omdat in de ruimtelijke onderbouwing alle relevante aspecten voldoende zijn onderzocht en beargumenteerd.

b. Het plan voorziet in een groot openbaar belang en voorziet in een maatschappelijke verduurzamingsopgave

Het binnen de gemeente gelegen Forteiland heeft een hoog cultuur-historische waarde en is een belangrijke recreatieve bestemming die alleen over water is te bereiken. Om de groeiende stroom belangstellenden en recreanten te kunnen ontvangen, zonder grote nadelige gevolgen voor het kwetsbare milieu – het eiland ligt in het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer, maar maakt hiervan zelf geen onderdeel van uit – is het noodzakelijk over te stappen op duurzame energieopwekking. Er moet voldoende energie worden opgewekt en opgeslagen om jaarrond te kunnen functioneren. Daarom heeft de Stichting een energiesysteem laten ontwikkelen dat gebruik maakt van zonne-energie, windenergie en biovergisting. Door opslag van energie in batterijen, in warmte en in de vorm van waterstof ontstaat balans tussen vraag en aanbod. Twee windmolens zijn noodzakelijk om op koude en donkere dagen voldoende elektriciteit te kunnen opwekken.

Gelet op de maatschappelijke verduurzamingsopgave ligt herontwikkeling van het eiland in de rede. In het kader van integrale gebiedsontwikkeling wordt er hiermee in stedenbouwkundig-planologisch opzicht een zinvolle nieuwe invulling aan het eiland gegeven. Een duurzamere invulling aan de exploitatie van het eiland wordt bewerkstelligd waardoor het behouden en toegankelijk kan blijven voor publiek en educatieve doeleinden voor de komende generaties. Het eiland zal autovrij zijn met als kanttekening dat er nieuwe klandizie en verkeersgeneratie wordt aangetrokken door de

herontwikkeling. Met het totaalplan aan aanpassingen zal Forteiland Pampus zelfvoorzienend en energieneutraal in gebruik worden.

*1.5 De verduurzamingsplannen op forteiland Pampus leveren een ruimtelijke kwaliteitswinst op.*
Het plan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking en na langdurig vooroverleg met verschillende experts op het gebied van de waterlinies en verduurzaming van rijksmonumenten bij de rijksdienst voor het cultureel erfgoed en verschillende experts van verschillende disciplines van de provincie Noord-Holland, waaronder met name het provinciale toezicht op de Unesco-status van de Hollandse waterlinies. Beide partijen zijn akkoord met de plaatsing van de twee windmolens op Forteiland Pampus
Het initiatief voldoet aan het Afwegingskader Energietransitie Hollandse Waterlinies dat in de Omgevingsverordening NH 2020 is opgenomen als bijlage 7A (Afwegingskader Energie Hollandse Waterlinies.pdf). Op blz. 12 is het volgende verwoord: "Voor kleine zonne- en wind initiatieven die in eigen behoefte van een fort/woning/agrarisch bedrijf voorzien is maatwerk nodig. Hiervoor dient een lightversie HIA te worden uitgevoerd, waarbij specifieke deskundigheid van werelderfgoed noodzakelijk is." Hier voldoet Stichting Pampus aan. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft hierover een positief preadvies gegeven.

Als de twee windmolens niet geplaatst mogen worden is het onaannemelijk dat Forteiland zelfvoorzienend kan zijn, zoals de Stichting voor ogen staat en zoals dat vanuit het gemeentelijk duurzaamheidsbeleid bezien wenselijk is.

**Een beschrijving van de mogelijke gevolgen van de ontheffing voor het belang dat beschermd wordt door de regels waarvan ontheffing wordt gevraagd**
Met deze ontheffing ontstaat er buiten het zoekgebied wind en wind + zon RES 1.0. een extra plaats waar geconcentreerd duurzame energie wordt opgewekt. Zoekgebieden geven aan waar in Noord-Holland kansen zijn voor grootschalige duurzame opwekking. Forteiland is en kan *niet* worden aangesloten op het bestaande stroomnet en *geen gebruik* maken van de duurzame bronnen in bedoeld zoekgebied. In plaats daarvan maakt Forteiland gebruik van vervuilende dieselaggregaten. Als de Stichting dat gebruik onverhoopt moet voortzetten vormt dat een onnodige inbreuk op het duurzaamheidsbeleid van provincie, gemeente en stichting en gaat voor ons land een welkome bijdrage aan het Klimaatbeleid verloren. De windmolens maken onderdeel uit van een energiesysteem dat ervoor moet zorgen dat Forteiland Pampus jaarrond zelfvoorzienend is. De plaatsing van de windmolens voldoet aan het Afwegingskader Energietransitie Hollandse Waterlinies.

**Samenvatting**
De twee windmolens die de Stichting op Forteiland wil oprichten passen vanwege het aantal te plaatsen windmolens niet de ontheffingsmogelijkheden van. 6.27b, eerste lid, Kleinschalige windmolens in landelijk gebied. Het door de Stichting op Forteiland realiseren van duurzame energieopwekking is evenwel een mooie en unieke bijdrage aan de verduurzaming die provincie en gemeente voorstaan. Het past binnen het onderzoek op ecologische effecten van windmolens in de regio Gooi en Vechtstreek en verkreeg de goedkeuring van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Vooroverleg provincie
Wij hebben met uw ambtelijke organisatie in het voortraject van deze aanvraag uitvoerig overlegd. Op ambtelijk niveau is te kennen gegeven in dit geval bereid te zijn ontheffing te verlenen van de provinciale verordening omdat:

- Forteiland Pampus niet is en kan worden aangesloten op het bestaande stroomnet;
- in de huidige situatie gebruik gemaakt moet worden van vervuilende dieselaggregaten;
- de windmolens onderdeel uit maken van een energiesysteem dat er voor moet zorgen dat Forteiland Pampus jaarrond zelfvoorzienend is;
- en dat de plaatsing van de windmolens voldoet aan het Afwegingskader Energietransitie Hollandse Waterlinies.

Wij verzoeken uw college ons de gevraagde ontheffing te verlenen, zodat wij met inachtneming van de eveneens vereiste verklaring van geen bedenkingen van onze gemeenteraad kunnen overgaan dit plan voor zienswijzen de wettelijke procedure in te brengen en uiteindelijk het aan de Stichting verlenen van de door haar aangevraagde omgevingsvergunning.

**Verzoek om dit verzoek met voortvarendheid af te handelen**.
Er zit een zeer hoge tijdsdruk op het realiseren van de windmolens op Pampus, als onderdeel van het project duurzaam energiesysteem. Die tijdsdruk is vooral door de subsidie vanuit REACT EU vanuit de Europese Unie. Deze subsidieregeling vereist zonder uitzonderingsmogelijkheden en uitstel dat het gehele project "Duurzaam Zelfvoorzienend Energiesysteem Pampus" op 31 december 2023 is gerealiseerd, gefactureerd en betaald. Navraag leert dat van deze deadline niet kan worden afgeweken (deadline = hard). Omdat wind een elementair onderdeel is van het zelfvoorzienende energiesysteem, en de kosten voor dat onderdeel vallen binnen deze REACT EU-subsidie, moet dus ook dit onderdeel voor 1 januari zijn voltooid, gefactureerd en betaald. De optie is overwogen of uitleveren en betalen van de onderdelen wellicht voldoende is voor de subsidieverstrekker.
Los van het antwoord vanuit Europa is deze optie is voor Pampus niet haalbaar, omdat dan de kosten voor het installeren van de windmolens buiten de regeling van REACT valt en in 2024 voor eigen rekening en risico komen. Dat kan Stichting Forteiland Pampus zich financieel niet permitteren, omdat met het installeren en hijsen van deze windmolentjes zwaar en hoog hijsmaterieel gemobiliseerd moet worden op het eiland. Daarmee blijft de druk om tijdig in het najaar (planning 1 november), voordat herfstweer het installeren onmogelijk maakt, de vergunningverlening afgerond kan worden

Wij verzoeken u daarom ons verzoek met de voortvarendheid te behandelen en uw besluit uiterlijk op **10 augustus 2023** kenbaar te maken.

Wij wachten uw
Met vriendelijke groet,
namens burgemeester en wethouders van Gooise Meren,

John Kragting,
*Manager Mens en Omgeving*

Bijlage(n):

1. Collegebesluit BW Energiesysteem Forteiland Pampus 27 juni 2023
2. Raadsvoorstel onwerp verklaring van geen bedenkingen voor het bouwen van twee kleinschalige windmolens op forteiland Pampus
3. Ruimtelijke onderbouwing Forteiland Pampus d.d. 23 juni 2023 met bijbehorende effectenstudies
4. Advies Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
5. Advies kwaliteitsteam Hollandse Waterlinies
6. Overige bijlagen

.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Gooise Meren
Postbus 6000
1230 AD 1400 HA Bussum

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**
Mw. J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 023-5145123
Jolanda.dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
04 OKT. 2023

**Kenmerk**
2045804/2076719

**Uw kenmerk**
371352

**Betreft: Verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor de bouw van twee kleine windturbines op forteiland Pampus gemeente Gooise Meren**

Geacht college,

In uw brief van 4 juli 2023 verzoekt u ons op grond van artikel 13.4 van tweede Omgevingsverordening NH2020 ontheffing als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening te verlenen ten aanzien van de windturbineregels zoals opgenomen in hoofdstuk 6 van de Omgevingsverordening NH2020. Op basis van deze ontheffing wilt u de mogelijkheid bieden twee kleine windturbines met een ashoogte van 15 meter op het forteiland Pampus te plaatsen (hierna: Pampus). Deze windturbines maken onderdeel uit van een energiesysteem dat Pampus zelfvoorzienend maakt.

In het geldende bestemmingsplan 'Landelijk Gebied, vastgesteld 19 juni 2014, is aan het forteiland de bestemming 'Cultuur en ontspanning' met de functieaanduiding 'Museum' toegekend. De bouw van twee kleine windturbines is in strijd met de planregels. Het bestemmingsplan kent geen afwijkingsmogelijkheden om de voorgestelde ontwikkeling alsnog mogelijk te maken. U bent voornemens een omgevingsvergunning planologisch strijdig gebruik te verlenen om het plan mogelijk te maken.

Uw college is van mening dat met de aanleg van het energiesysteem, waar de twee kleine windturbines in zijn opgenomen, sprake is van een gewenste ruimtelijke ontwikkeling en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De uitvoering van het plan wordt onevenredig belemmerd door de windenergieinstructieregels van de Omgevingsverordening NH2020 in verhouding met de te dienen provinciale belangen. U meent in aanmerking te komen voor een ontheffing omdat met het plan sprake is van een gewenste verduurzaming van Pampus dat voor de energie afhankelijk is van de eigen opwekmogelijkheden.

Na afweging van uw belangen ten opzichte van de hier relevante provinciale belangen komen we tot de conclusie dat de door u gevraagde ontheffing kan worden verleend. Hieronder lichten we - na

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 1
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

uiteenzetting van het beoordelingskader - deze afweging en conclusie toe.

**Beoordelingskader**

Op grond van artikel 4.1a van de Wet ruimtelijk ordening en artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 kunnen wij ontheffing verlenen van de in hoofdstuk 6 genoemde instructieregels voor ruimtelijke plannen voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding met de door de Omgevingsverordening en -regeling te dienen provinciale belangen. De wetsgeschiedenis en jurisprudentie zijn zeer strikt in de toepassingsmogelijkheden van deze ontheffingsbevoegdheid. Uitgangspunt is onverkorte toepassing van de Omgevingsverordening en -regeling NH2020. Het moet om een uitzonderlijke situatie gaan, zodat de toepassing van deze ontheffingsbevoegdheid een incidenteel karakter heeft.

**Beoordeling inhoudelijke aspecten**

De planlocatie ligt in het IJmeer ter hoogte van de zandbank 'Pampus'. Het eiland ligt op circa 3,2 km hemelsbreed, of 20 minuten varen, van Muiden. Pampus is een kunstmatig ontworpen eiland. Op dit eiland bevinden zich in de huidige situatie een fort, een paviljoen en enkele bijgebouwen. Het forteiland heeft een hoog cultuur-historische waarde en is een belangrijke recreatieve bestemming die alleen over water te bereiken is.

Sinds de oplevering in 1895 staat het fort los van de wal en wordt elektriciteit opgewekt met dieselaggregaten. Na verwerving, heeft Stichting Forteiland het eiland ingericht en wordt het jaarlijks bezocht door zo'n 100.000 belangstellenden en recreanten. Om zonder grote nadelige gevolgen voor het kwetsbare milieu (het eiland ligt in het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer, maar maakt hiervan zelf geen onderdeel van uit) deze groeiende stroom belangstellenden en recreanten te kunnen blijven ontvangen, is het noodzakelijk over te stappen op duurzame energieopwekking. Er moet voldoende energie worden opgewekt en opgeslagen om jaarrond te kunnen functioneren. Hiertoe is een energiesysteem ontwikkeld dat gebruik maakt van zonne-energie, windenergie en bio-vergisting. Door opslag van energie in batterijen, in warmte en in de vorm van waterstof ontstaat een balans tussen vraag en aanbod. De plaatsing van de twee kleine windturbines met een masthoogte van 15 meter en een tiphoogte van 22 meter is volgens de Stichting noodzakelijk om op koude en donkere dagen voldoende elektriciteit te kunnen opwekken. De windturbines zijn voorzien aan de zuidoostkant van het eiland.

Gelet op de maatschappelijke verduurzamingsopgave wenst uw gemeente mee te werken aan de hierboven omschreven herontwikkeling van het eiland. In het kader van de integrale gebiedsontwikkeling wordt er hiermee in stedenbouwkundig-planologisch opzicht een zinvolle nieuwe invulling aan het eiland gegeven. Met het energiesysteem wordt er volgens uw gemeente een duurzamere exploitatie van het eiland bewerkstelligd, waardoor het behouden en toegankelijk kan blijven voor publiek en educatieve doeleinden voor de komende generaties.

Om uitvoering te kunnen geven aan deze herontwikkeling vraagt u een ontheffing aan van de instructieregels voor windturbines zoals bedoeld in paragraaf 6 .2.1 van de Omgevingsverordening NH2020. Deze instructieregels houden in dat uitsluitend in RES zoekgebieden voor windenergie onder voorwaarden (grootschalige) windturbines mogelijk zijn (artikel 6.27a). In aanvulling daarop zijn kleine windturbines van maximaal 15 meter ashoogte toegestaan in landelijk gebied (artikel 6.27b).

Hierbij wordt uitgegaan van één windturbine per bouwperceel, dient de windturbine landschappelijk gezien aan te sluiten op de bijbehorende bebouwing en zorgvuldig ruimtelijk te worden ingepast. In dit geval is weliswaar sprake van kleine windturbines, maar van twee in plaats van één en ligt het plangebied niet in landelijk gebied. Het plan is derhalve strijdig met artikel 6.27b van de Omgevingsverordening NH2020.

Wij zijn van mening dat weliswaar niet wordt voldaan aan de vereisten van artikel 6.27b, maar wel aan het in artikel 6.26 omschreven provinciale oogmerk voor windenergie, te weten: "*het mogelijk maken van windturbines ter uitvoering van de Regionale Energiestrategieën Noord Holland Noord 1.0 en Noord Holland Zuid 1.0 en zorgvuldige ruimtelijke inpassing van windturbines*". Gelet hierop vinden wij dat het belang van de verduurzaming van het forteiland zwaarder weegt dan het onverkort toepassen van de instructieregel artikel 6.27b. De twee kleine windturbines leveren een substantiële bijdrage aan de verduurzaming van Pampus, zodat het eiland kan voorzien in de noodzakelijk eigen opwek van energie. Aangezien het Kwaliteitsteam Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed hebben aangegeven dat het plan de kernkwaliteiten van het werelderfgoed niet aantast (zie hieronder) is daarmee sprake van een zorgvuldige ruimtelijke inpassing.

Gelet op het bovenstaande achten wij hier sprake van een bijzondere, incidentele situatie waarbij de door de gemeente te behartigen belangen prevaleren boven de met de instructieregel te dienen provinciale belangen.

<u>Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden</u>
De instructieregels voor de erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden (artikel 6.49 van de Omgevingsverordening NH2020) zijn eveneens van toepassing op het plan. Nieuwe activiteiten mogen alleen mogelijk gemaakt worden als deze de kernkwaliteiten, zoals uitgewerkt en geobjectiveerd bij bijlage 7 en bijlage 7a bij de verordening, niet aantasten.

Of het plan past binnen de instructieregels is in augustus 2020 positief beoordeeld door het Kwaliteitsteam Hollandse Waterlinie.

> *De kernwaarde van het kustfort midden in het IJmeer is uitstekend vertaald in een plan voor eigentijdse zelfvoorzienendheid en een goed ingepaste ontvangstvoorziening. Zo laat Pampus zien dat de transitie naar een duurzame samenleving goed combineerbaar is met het behoud van erfgoedwaarden. Er is naar onze overtuiging een goede balans gevonden tussen erfgoed, energietransitie, exploitatie en educatie.*

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) heeft op 14 april 2022 eveneens positief geadviseerd op het plan.

Bovenstaande heeft er mede toe geleid dat wij op 18 oktober 2022 in het kader van het wettelijk vooroverleg de volgende positieve reactie op het plan hebben gegeven.

> *Het initiatief voldoet aan het Afwegingskader Energietransitie Hollandse Waterlinies dat in de Omgevingsverordening NH 2020 is opgenomen als bijlage 7A (Afwegingskader Energie Hollandse Waterlinies). Op blz. 12 is het volgende verwoord: "Voor kleine zonne- en wind initiatieven die in eigen behoefte van een fort/woning/agrarisch bedrijf voorzien is maatwerk nodig. Hiervoor dient een light versie HIA te worden uitgevoerd, waarbij specifieke deskundigheid van werelderfgoed noodzakelijk is." Hier voldoet Stichting Pampus aan. Zij heeft hiervoor Antheagroep een analyse laten verrichten en ruimtelijke onderbouwing van het energiesysteem laten opstellen. De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft hierover een positief preadvies gegeven.*

Wij hebben geoordeeld dat de instructieregels voor Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

Samenvattend
Gelet op bovenstaande komen wij tot de conclusie dat onverkorte toepassing van artikel 6.27b van de Omgevingsverordening NH2020 in dit specifieke geval leidt tot een onevenredige belemmering van de gebruiksmogelijkheden van het forteiland Pampus en het daarop van toepassing zijnde ruimtelijk beleid van uw gemeente in verhouding tot de door de Omgevingsvergunning hier te dienen provinciale belangen. Om die reden zal de door u verzochte ontheffing worden verleend.

**Conclusie**

Gelet op al het voorgaande besluiten wij:

1. Op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 voor de bouw van twee kleine windturbines met een ashoogte van 15 meter op het forteiland Pampus ontheffing te verlenen van artikel 6.27b van de Omgevingsverordening NH2020.

Wij wijzen u erop dat op grond van artikel 14.4, vierde lid, van de OVNH2020 de ontheffing vervalt, indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

**Rechtsbescherming**

Voor de mogelijkheid van bezwaar en beroep is van belang dat deze ontheffing wordt aangemerkt als een verklaring van geen bedenkingen als bedoeld in artikel 2.27, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Dit betekent dat tegen deze ontheffing alleen rechtstreeks beroep kan worden ingesteld door het college van burgemeester en wethouders van Amstelveen. Andere belanghebbenden kunnen geen rechtstreeks beroep instellen tegen deze ontheffing. Zij kunnen wel beroep instellen tegen de omgevingsvergunning waarvoor deze ontheffing als verklaring van geen bedenkingen dient.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
Mw. J. Dam
BEL/RO

Telefoonnummer 023-514 5123
Jolanda.Dam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

04 OKT. 2023

**Kenmerk**
2045804/2076720

**Betreft: Verzoek om ontheffing van de Omgevingsverordening NH2020 voor de bouw van twee kleine windturbines op forteiland Pampus gemeente Gooise Meren**

Geachte leden,

Ter uitvoering van art. 167, tweede lid, van de Provinciewet (inzake de actieve informatieplicht) brengen wij u op de hoogte van ons besluit van 3 oktober 2023 om de door de gemeente Gooise Meren gevraagde ontheffing voor de realisatie twee kleine windturbines op Forteiland Pampus te verlenen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

2 bijlage(n)
- Brief van de gemeente Gooise Meren met ontheffingsverzoek
- Brief GS aan de gemeente Gooise Meren

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** | 13504 |
| **Extern Zaak ID** | 2117160 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 12.c |
| **Titel** | RO: Overeenkomst tot samenwerking Spoorzone Hoofddorp (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

## Toelichting

In Spoorzone Hoofddorp werken rijk, regio, provincie, gemeente en marktpartijen aan de ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied met internationale allure. In dit gebied worden komende jaren 15.500 woningen gebouwd, waarmee een deel van de woningbehoefte voor de Haarlemmermeer én de Metropoolregio Amsterdam kan worden ingevuld.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**
R. Verkaik
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144991
verkaikr@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

18 OKT. 2023

**Kenmerk**
2117160/2117167

**Uw kenmerk**

**Betreft: Overeenkomst tot samenwerking gebiedsontwikkeling Spoorzone Hoofddorp**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om een overeenkomst tot samenwerking aan te gaan met de gemeente Haarlemmermeer en het ministerie van Binnenlandse Zaken, voor de gebiedsontwikkeling Spoorzone Hoofddorp.

In Spoorzone Hoofddorp werken rijk, regio, provincie, gemeente en marktpartijen aan de voorbereiding en ontwikkeling van een hoog stedelijk gebied met internationale allure. In dit gebied worden komende jaren 15.500 woningen gebouwd, waarmee een deel van de woningbehoefte voor de Haarlemmermeer én de Metropoolregio Amsterdam kan worden ingevuld. Het NS Station Hoofddorp wordt doorontwikkeld tot multimodale knoop, met de waarschijnlijke komst van de Noord-Zuidlijn als belangrijke toevoeging. In de directe omgeving van het station is ruimte voor voorzieningen en kantoren, waardoor nog eens circa 11.000 banen worden toegevoegd.

Spoorzone Hoofddorp kan daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan verschillende doelstellingen in de regio. Denk aan het versneld aanpakken van het woningtekort, het optimaliseren van de bereikbaarheid met openbaar vervoer, maar ook het stimuleren van de werkgelegenheid, de verduurzaming en het blijvend investeren in de leefbaarheid en inclusiviteit van onze steden. Belangrijke opgaven voor de provincie en de regio, maar ook voor het rijk die het gebied MRA West heeft aangewezen als één van de 14 prioritaire woongebieden (NOVEX).

*Gebiedsontwikkeling*
Spoorzone Hoofddorp is een complexe en langjarige gebiedsontwikkeling. Met grote deelopgaven en veel betrokken publieke en private partijen. Een dergelijke gebiedsontwikkeling is alleen mogelijk als betrokken overheden intensief met elkaar samenwerken en de verschillende deelopgaven (de gebiedsontwikkeling Spoorzone, de verlenging van de Noord-Zuidlijn en de multimodale knoop) integraal worden benaderd. De benodigde investeringen, zowel publiek als privaat, zijn bovendien fors en rechtvaardigen een langjarige

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

betrokkenheid en een eensgezinde opstelling van de betrokken overheden.

*Rol van de Provincie Noord-Holland*
Noord-Holland is vanuit het Masterplan Wonen en het programma OV-knooppunten betrokken bij de woningbouwopgave en de ontwikkeling van NS station Hoofddorp tot multimodaal knooppunt. In het Masterplan Wonen is Spoorzone Hoofddorp, één van de Bereikbare Steden (SBAB), opgenomen als grootschalige gebiedsontwikkelingen waarop vanuit de provincie met aanvullende maatregelen wordt ingezet. Binnen het programma OV-knooppunten is Spoorzone Hoofddorp een van de prioritair knooppunten, waarbij we al geruime tijd als samenwerkingspartner betrokken zijn. De provincie levert tot op heden zowel ambtelijke inbreng als financiële middelen (flexibele schil) in de voorbereiding van de gebiedsontwikkeling.

Betrokken partijen hebben zich, onder andere met het vaststellen van het spoorboek "Ontwikkeling Stationsgebied 2030" in 2021, inhoudelijk uitgesproken over de ambitie voor het ontwikkelen van Spoorzone Hoofddorp. Rijk, gemeente en provincie hebben eerder ook uitgesproken dat zij gezamenlijk willen onderzoeken wat daarbij een passende samenwerkingsvorm is. De overeenkomst die wij nu met rijk en gemeente aangaan voor Spoorzone Hoofddorp heeft tot doel om de vorm van samenwerking en de reikwijdte en onderwerpen van samenwerking verder uit te werken. Het resultaat daarvan verwachten wij in het voorjaar 2024 vast te stellen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13482 |
| **Extern Zaak ID** | 2065234 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 12.d |
| **Titel** | Omgevingswet: Stand van zaken implementatie Omgevingswet (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/OMB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

**Toelichting**

Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten over de stand van de zaken van de implementatie Omgevingswet binnen de Provincie Noord-Holland.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

C. Meerman

BEL/OMB

Telefoonnummer +31235143632

chris.meerman@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

17 OKT. 2023

**Kenmerk**

2065234/2065261

**Uw kenmerk**

**Betreft: Stand van zaken implementatie Omgevingswet**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Stand van zaken implementatie Omgevingswet en Digitaal Stelsel Omgevingswet provincie Noord-Holland

**Inleiding**
Door toenmalig gedeputeerde Klimaat en Energie, IPO-bestuur en Subsidies is tijdens de interim-commissievergadering op 19 juni jl. toegezegd u te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de implementatie van de Omgevingswet binnen provincie Noord-Holland en het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Met deze brief geven wij invulling aan deze toezegging.

Op 1 januari 2024 treedt (na 5x uitstel) de Omgevingswet in werking.[1] Het kunnen toewerken naar een datum houdt de focus op de implementatie vast. Er werd en wordt volop getest en geoefend met nieuwe instrumenten en bijbehorende werkwijzen. Dit gebeurt zowel intern als in de samenwerking met ketenpartners, zoals gemeenten en omgevingsdiensten. Het leren werken met de wet vraagt zeker tot eind van dit jaar, maar ook volgend jaar nog de nodige inzet van alle betrokken overheden. Het ècht werken met de Omgevingswet en het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) begint dan immers pas. Voor provincie Noord-Holland geldt; de essentiële werkprocessen zijn getest in de DSO test-omgeving en naar verwachting op orde.

Het voornaamste zorgpunt is de implementatie en de werking van het DSO. Er zijn zorgen over de stabiliteit, de betrouwbaarheid en de begrijpelijkheid van het systeem. Over de dekking van de beheerkosten van het DSO tot en met 2029 – waar ook provincies via het IPO aan bijdragen – is medio juli jl. een principeakkoord bereikt. Hiermee is meerjarige financiële stabiliteit gecreëerd voor alle betrokken partijen.[2]

De bedoeling van de Omgevingswet is de verbetering en vereenvoudiging van de dienstverlening naar inwoners, bedrijven en organisaties. Wet- en regelgeving worden toegankelijker en gemakkelijker te raadplegen en vergunningverlening kent kortere

[1] De Tweede Kamer heeft op 9 februari 2023 en de Eerste Kamer op 14 maart 2023 ingestemd met deze inwerkingtredingsdatum.
[2] Brief Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, d.d. 14 juli 2023, kenmerk 2023-0000426253.

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

doorlooptijden. Daarnaast biedt de wet meer ruimte voor maatwerk. Voorwaarde is wel dat het DSO naar behoren functioneert en dat overheidsinstanties en adviesorganen goed en snel kunnen samenwerken.

**Stand van zaken provincie Noord-Holland**
De implementatie van de Omgevingswet binnen de provincie Noord-Holland is steeds gericht op het voldoen aan de landelijke minimumvereisten:[3]

De vijf minimumvereisten bij invoering Omgevingswet zijn:
1. De Omgevingsvisie moet vastgesteld en gepubliceerd zijn, conform de eisen van de Omgevingswet;
2. De Omgevingsverordening moet vastgesteld en gepubliceerd zijn, conform de eisen van de Omgevingswet;
3. De indieningsvereisten voor vergunningen moeten in het Omgevingsloket staan;
4. We moeten in staat zijn een aanvraag voor een Omgevingsvergunning of melding te ontvangen via het Omgevingsloket; we moeten een enkelvoudige of meervoudige aanvraag binnen de door de Omgevingswet voorgeschreven termijn kunnen (laten) behandelen; idem voor het geven van advies/advies met instemming;
5. We moeten in staat zijn een projectbesluit vast te stellen conform de eisen van de Omgevingswet.

In IPO-verband is het Voorbereidingsbesluit toegevoegd als zesde minimumvereiste.

Naast deze lijst zijn er ook andere zaken die per inwerkingtredingsdatum of erna geregeld moeten zijn, eenvoudigweg omdat we als provincie anders onze taken niet goed kunnen uitvoeren, denk aan mandaten, (milieu)leges, nieuwe werkprocessen, etc. Deze zaken gelden echter niet als 'minimumvereisten'.

Hieronder volgt een toelichting.

1. *Omgevingsvisie*
   Provinciale Staten hebben al in 2018 een integraal strategisch langetermijnbeleid vastgesteld met de Omgevingsvisie NH2050. De Omgevingsvisie NH2050 wordt uitgedragen door advisering over de vastgestelde visie en via het bepalen en uitwerken van activiteiten die bijdragen aan het behalen van in de Omgevingsvisie gestelde ambities en doelen. Omdat de Omgevingsvisie al in 2018 is vastgesteld, zal deze via een zogenaamde overbruggingsfunctie[4] in het DSO raadpleegbaar zijn. Bij een eventuele actualisatie van de Omgevingsvisie zal worden gekeken hoe deze omgezet kan worden naar de standaard van de Omgevingswet.

2. *Omgevingsverordening*
   Provinciale Staten hebben in november 2020 de Omgevingsverordening NH2020 (OV NH2020) vastgesteld. Hierin zijn, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, alle regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. Op 23 mei 2022 hebben

[3] Op 16 juni 2019 heeft de Programmaraad van het programma Aan de slag met de Omgevingswet een set criteria vastgesteld waaraan de verschillende overheden op grond van de Omgevingswet minimaal dienen te voldoen.

[4] De overbruggingsfunctie zorgt ervoor dat alle data van de ruimtelijke regels van Ruimtelijkeplannen.nl getoond gaan worden in de viewer van het DSO.

Provinciale Staten de opvolger vastgesteld: de OV NH2022. Deze treedt tegelijkertijd met de Omgevingswet in werking. Hierin zijn de regels uit de OV NH2020 juridisch technisch overgezet volgens de eisen van de Omgevingswet en zijn bepaalde regels opnieuw bekeken omdat het bevoegd gezag verandert. De OV NH2022 staat al in de DSO test-omgeving en wordt binnenkort naar de definitieve omgeving overgezet.

Sinds 2022 wordt de actualisatie van de Omgevingsverordeningen volgens een vast, herkenbaar en voorspelbaar cyclisch proces uitgevoerd. De OV NH2022 kan twee keer per jaar worden gewijzigd als het gaat om de grenzen van de werkingsgebieden op de kaart en de inhoud van de bijlagen. Dit is een bevoegdheid van Gedeputeerde Staten. Deze wijzigingsrondes zijn telkens gericht op inwerkingtreding op 1 januari en 1 juli. Eén keer per jaar worden Provinciale Staten in de gelegenheid gesteld om de regels van de OV NH2022 (partieel) te herzien. De jaarlijkse herziening is telkens gericht op inwerkingtreding op 1 januari.

3. *Indieningsvereisten*
Op 23 mei 2022 hebben Provinciale Staten bijlage 10 (gegevens en bescheiden) vastgesteld, waarin de indieningsvereisten zijn opgenomen. Dit zijn de eisen die door het bevoegde gezag gesteld worden aan aanvraag of melding. Op dat moment waren de indieningsvereisten nog niet gereed, maar deze zijn in de loop van 2022 mede in samenwerking met de Omgevingsdiensten opgesteld en ingevoegd als onderdeel van de wijziging werkingsgebieden & bijlagen Omgevingsverordening NH2022 ronde 2022-II.[5] De indieningsvereisten zijn voor zover mogelijk in het DSO verwerkt. Het DSO biedt helaas niet de mogelijkheid om alle noodzakelijke formulieren en toelichtingen direct toegankelijk te maken. Hiervoor zijn verwijzingen buiten het DSO gemaakt. Om de formele wet- en regelgeving toegankelijk te maken zijn zogenaamde toepasbare regels opgesteld en in het DSO gezet. Hiermee zijn juridische regels zo goed mogelijk vertaald naar eenvoudig begrijpelijke taal. Zowel voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet als daarna blijven we eraan werken om deze informatie verder te vereenvoudigen en zo toegankelijk mogelijk te maken.

4. *Omgevingsvergunning (de Vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH))*
Bijna alle provinciale VTH-taken op het gebied van de fysieke leefomgeving zijn bij de omgevingsdiensten ondergebracht. Alleen voor activiteiten op en langs wegen en vaarwegen blijven Gedeputeerde Staten dat zelf doen.
   a) Taken belegd bij omgevingsdiensten: de omgevingsdiensten hebben hun interne procedures op de Omgevingswet voorbereid en beoefend. Komende periode heeft met name de afstemming met gemeenten als bevoegde gezag de aandacht.
   b) Voor (bijna) alle activiteiten op, onder, boven en langs onze wegen en vaarwegen is een vergunning nodig. Deze aanvragen komen vanaf inwerkingtreding van de Omgevingswet via het DSO binnen in ons vergunningenprogramma (OpenWave). Dit is, zowel intern als met andere bevoegd gezagen, uitgebreid getest en goed bevonden. Als bij een meervoudige aanvraag een gemeente het bevoegd gezag is, wordt aan PNH 'advies met

[5] Zie het GS besluit van 13 december 2022 en de bijbehorende brief aan PS met het kenmerk 1855408/1950045.

instemming' gevraagd. Aanvragen buiten de Omgevingswet (bv ligplaatsen) blijven op de reguliere manier mogelijk.

5. *Projectbesluit*
Het projectbesluit is een instrument van de provincie (Gedeputeerde Staten) voor het mogelijk maken van complexe projecten in de fysieke leefomgeving met een publiek belang. Voorbeelden van complexe projecten zijn de aanleg of uitbreiding van een provinciale weg of de aanleg van windmolens. Ook kan het gaan om private initiatieven die samenvallen met het bereiken van publieke doelen in de fysieke leefomgeving. Een voorbeeld hiervan is het projectbesluit dat momenteel voor Tatasteel wordt voorbereid.

Het projectbesluit vervangt het huidige provinciale inpassingsplan en kent een andere werkwijze/voorbereidingsprocedure dan nu met het provinciale inpassingsplan. Intern is conform de Omgevingswet een werkwijze ontwikkeld, en mee geoefend. Dit stelt ons in staat om straks waar nodig het instrument in te kunnen zetten en via het DSO te ontsluiten.

6. *Voorbereidingsbesluit*
Met een voorbereidingsbesluit kan de provincie activiteiten voorkomen die in strijd zijn met nieuwe regels die in voorbereiding zijn. De provincie kan een voorbereidingsbesluit nemen waarin ze voor bepaalde activiteiten die bij een gemeente zijn belegd, een beperking kan opleggen of verbieden. Gelijktijdig met de vaststelling van de OV NH2022 in 2022 hebben Provinciale Staten een voorbereidingsbesluit genomen. Deze treedt tegelijkertijd met de Omgevingswet in werking.
Er zijn verschillende testen in het DSO gedaan met het voorbereidingsbesluit. De resultaten van deze testen zijn positief. Echter nog niet alle gewenste functionaliteit is in de software beschikbaar wat van invloed is op de gebruikersvriendelijkheid. Onderzocht wordt dit op een andere manier alsnog voor elkaar te krijgen.

7. *Overige zaken*
Naast de hiervoor genoemde minimale criteria voor inwerkingtreding zijn ook andere zaken belangrijk om te regelen. Dit zijn onder meer:

A) Mandaten:
De vier omgevingsdiensten voeren bijna alle taken op het gebied van vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH-taken) op het gebied van de fysieke leefomgeving in mandaat uit namens Gedeputeerde Staten. De mandaatbesluiten voor deze VTH-taken zijn gebaseerd op de huidige wet- en regelgeving en worden momenteel aangepast aan de Omgevingswet en de onderliggende AMvB's. Uiterlijk in het vierde kwartaal van 2023 zullen Gedeputeerde Staten de aangepaste mandaatbesluiten vaststellen.

B) Leges:
Door de invoering van de Omgevingswet per 1 januari 2024 dienen de legesverordening en de daarbij behorende tarieventabel te worden aangepast. Ingaande 2024 is het onder andere mogelijk om leges te heffen voor milieubelastende activiteiten. In de aanpassing van de legesverordening eind dit jaar wordt dat aan uw Staten voorgelegd.

Naast de legesverordening wordt de Grondwaterheffingsverordening aangepast. Het betreft hier een redactionele aanpassing. De huidige verordening is namelijk gebaseerd op de Waterwet.

C) Nieuwe werkprocessen:
De Omgevingswet heeft invloed op een aantal interne werkprocessen die moeten veranderen om volgens de Omgevingswet de taken te kunnen uitvoeren. Het gaat hierbij om de (integrale) inbreng van de provinciale belangen bij aspecten waarvoor de gemeente of het waterschap het bevoegd gezag is.
De interne werkprocessen zijn inmiddels allemaal aangepast en met sommige werkprocessen wordt ook al geoefend. Met een aantal werkprocessen kan (gezien het overgangsrecht dat er geldt) pas worden aangevangen als bijvoorbeeld gemeenten daadwerkelijk aan de slag gaan met hun omgevingsplan.

D) Samenwerkingsafspraken:
Door de Omgevingswet veranderen de regels voor onder meer bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur. Eén van de belangrijkste wijzigingen is dat de reguliere procedure standaard wordt en besluitvorming binnen 8 weken plaatsvindt. Grote complexe projecten zullen voortaan regulier worden vergund (met voortraject proces). Dat betekent dat het voortraject en het vooroverleg belangrijker worden. Dit vereist een strak ingericht werkproces en duidelijke werkafspraken met de ketenpartners. Om die reden zijn de partners nieuwe samenwerkingsafspraken met elkaar aan het maken.

E) Overdracht bodemtaken:
Na inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn gemeenten het bevoegd gezag voor de bodemlocaties. Daarop zijn enkele uitzonderingen, de provincie blijft namelijk bevoegd gezag voor overgangsrechtlocaties, voor de bodemtaken op terreinen van complexe bedrijven en voor grote grondwaterverontreinigingen. De provincie werkt sinds 2018 samen met omgevingsdiensten rondom de zogenaamde Warme Overdracht van bodemtaken. Eind juni is het traject afgerond rondom de overdracht van de informatie van bodemlocaties per gemeente.

F) Participatiebeleid:
De Provincie Noord-Holland vindt burgerparticipatie belangrijk. Daarom heeft zij Participatiebeleid op 19 september 2022 vastgesteld. Met de komst van de Omgevingswet is het hebben van een participatiebeleid zelfs verplicht. In het provinciaal participatiebeleid zijn uitgangspunten opgenomen die door politiek, bestuur en ambtelijke organisatie worden meegenomen in de ontwikkeling en uitvoering van beleid. Zo is bijvoorbeeld recentelijk bij de ontwikkeling van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG) een uitgebreid participatietraject gevolgd. Participatie is wel altijd maatwerk, per participatietraject of participatievorm kan de invulling dus verschillen. De provinciale uitgangspunten zijn voor iedereen raadpleegbaar via de website (www.noord-holland.nl/participatie).

**Stand van zaken Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO)**
De Omgevingswet introduceert het DSO, een stelsel van lokale en centrale software. Eén van de onderdelen van het DSO is het Omgevingsloket. Dit is een digitaal loket waar initiatiefnemers en betrokkenen snel kunnen zien wat er mag in de fysieke leefomgeving. De provincie Noord-Holland heeft de benodigde drie softwarepakketten aangeschaft en werkend aangesloten op de landelijke voorziening van het DSO. Al sinds het voorjaar van 2020 testen we hier uitvoerig mee. Op 1 januari 2024 moeten onze Omgevingsverordening en voorbereidingsbesluit (vastgesteld op 23 mei 2022) in het DSO gepubliceerd zijn, evenals de aanvraagformulieren voor vergunningverlening en meldingen gerelateerd aan de Omgevingswet en onze Omgevingsverordening. We verwachten dat dat allemaal lukt. De Omgevingsverordening is zoals eerder aangegeven al gepubliceerd in de testomgeving. De grootste zorgen omtrent het DSO liggen op het gebied van stabiliteit, betrouwbaarheid en begrijpelijkheid. We blijven als provincie alert als het gaat om de werking van het DSO voor inwoners en bedrijven en voor onszelf als bevoegd gezag. Dit doen we samen met het Rijk, IPO en andere ketenpartners.

Ook onze lokale software (en die van 8 andere provincies) zal nog niet alle functionaliteiten bevatten op 1 januari 2024. Dit heeft met name consequenties voor de gebruiksvriendelijkheid. Waar nodig treffen we beheersmaatregelen zodat we te allen tijde elk instrument kunnen inzetten.

Uit een inventarisatie onder de omgevingsdiensten in Nederland (ODNL) kwamen de gelijke zorgen over de goede werking van het DSO naar voren. Alle 29 omgevingsdiensten geven aan dat de start gezien moet worden als een beginpunt voor verdere ontwikkeling en niet als eindpunt.

**Communicatie over de Omgevingswet**
De algemene voorlichting over de veranderingen aan inwoners en bedrijfsleven gebeurt door het Rijk en lokaal door met name gemeenten en de omgevingsdiensten (OD's). Op maandag 2 oktober vond de aftrap plaats van de landelijke online publiekscampagne. De campagne richt zich op alle inwoners van Nederland, met extra focus op huiseigenaren en het bedrijfsleven omdat zij in de toekomst naar verwachting te maken krijgen met de Omgevingswet, zoals het Omgevingsloket DSO. Daar kunnen zij vanaf 1 januari 2024 terecht voor bijvoorbeeld een vergunningaanvraag of een melding. De verwachting is dat de invoering alsnog tot allerlei vragen over de Omgevingswet en vergunningen gaat leiden of inwoners hulp wensen. De verwachting is dat de vragen vooral gericht zullen zijn aan gemeenten en OD's omdat zij het eerste aanspreekpunt zijn en bestaande vergunninghouders in de regel weten bij wie ze moeten zijn. Maar als provincie zijn we er ook klaar voor.

1. Het (bestaande) Servicepunt PNH gaat een centrale rol spelen (via het algemene infomailadres en telefoonnummer van het servicepunt PNH) bij het beantwoorden van vragen over de Omgevingswet. De medewerkers van het servicepunt zijn getraind en worden door de betrokken collega's ondersteund met o.a. instructies over het DSO en scripts met antwoorden op 'veel gestelde vragen'.
2. Komende tijd zal onze website verder geactualiseerd worden, zodat bezoekers de actuele Omgevingswetinformatie kunnen vinden. Via de sociale kanalen gaan we er dan ook aandacht aan

besteden. Hierin werken wij ook samen met het Rijk, andere provincies en onze ketenpartners.

**Tot slot**
De verwachting is dat inwerkingtreding van de Omgevingswet ondanks alle voorbereiding niet vlekkeloos zal verlopen. Dat is inherent aan een groot en complex wetgevings- en invoeringstraject als de Omgevingswet. Op dingen die mis zouden kunnen gaan, bereiden we ons zo goed als mogelijk voor. Dit doen we in de geest van de wet, samen met al onze partners.

In overleg met de Statengriffie bereiden we een technische briefing voor over de instrumenten van de Omgevingswet, waaronder de OVNH2022. Naar een geschikte datum wordt nog gezocht.

Bij nieuwe ontwikkelingen zullen wij u daarover informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

E.A.S. Rommel

**Van:** [redacted] <[redacted]>
**Verzonden:** vrijdag 13 oktober 2023 10:23
**Aan:** [redacted] <[redacted]>
**CC:** [redacted] [redacted] ; [redacted] <[redacted]>
**Onderwerp:** Lutkemeerpolder in relatie tot ruimte voor groen en recreatie, Kamerbrieven Water en Bodem Sturend, Grip op Grootschalige Bedrijfsvestigingen, en de Nationale Omgevingsvisie?

Geachte Statengriffie,

Kunt u onderstaand bericht doorsturen aan alle leden van de Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten?

met vriendelijke groet,

[redacted]
AB-lid Waterschap AGV

---

Geachte leden van de Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten,

Als Waterschap Amstel Gooi en Vecht hebben wij, na een breed gesteunde motie (ondertekend door PvdD, CU, CDA, 50Plus, Natuurterreinen en groep Quene en overgenomen door het DB, destijds bestaande uit de PvdA, VVD, Water Natuurlijk (dus inclusief D66, Groenlinks en inmiddels ook Volt) en de boeren), onlangs een zienswijze ingediend, die afraadt om de Lutkemeerpolder te bebouwen. In de Commissie Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam heb ik in ingesproken om onze standpunten hierin toe te lichten. Een groot gedeelte van deze toelichting heeft ook betrekking op zaken waar u als provincie toezicht op houdt:

*"Het Dagelijks Bestuur heeft een zienswijze ingediend die u ontraadt de Lutkemeerpolder te bebouwen. De polder ligt op 4,80m onder NAP. Hierdoor zijn de gevolgen bij overstroming niet te overzien. Het water kan 4m hoog komen te staan. Wilt u verantwoordelijk zijn voor de schade die ontstaat, als van tevoren bekend is dat er willens en wetens en in strijd met de Kamerbrief Water en Bodem Sturend, op zo'n onverstandige plek gebouwd is? Wie zou voor de kosten opdraaien?*

*In de huidige plannen wordt, in strijd met de Nationale Omgevingsvisie, onvoldoende waterberging gerealiseerd. Er zal grondwateroverlast ontstaan. En de waterkwaliteit zal verslechteren. Nu door de Kaderrichtlijn Water (KRW), een 'volgende stikstofcrisis' dreigt, is dit onacceptabel.*

*Verder worden recreatiegebieden nu al structureel overbelast. De hoeveelheid groen per inwoner is 80% afgenomen. Ook organisaties als de ANWB vragen daarom om natuurherstel bij provincies en gemeenten. Rond Amsterdam zijn er 23.000 voetbalvelden aan groen nodig. Dat kan bereikt worden door landbouwgrond geschikt te maken voor recreatie. Niet door het vol te bouwen met blokkendozen. Dit is bovendien in strijd met de Kamerbrief Grip op Grootschalige Bedrijfsvestigingen.*

*Waar moet volgens u extra groen gerealiseerd worden, om het leefbaar te houden voor de inwoners van groeiend Amsterdam?"*

Kunt u toelichten hoe u denkt over de bovengenoemde pijnpunten? Hoe ziet u uw toezichthoudende rol op de gemeente Amsterdam in relatie tot bovengenoemde punten? Welke acties bent u bereid te ondernemen om te voorkomen dat de hoeveelheid groen en recreatie per inwoner nog verder afneemt? En om te voorkomen dat de gemeente Amsterdam zal handelen in strijd met de Kamerbrieven Water en Bodem Sturend, Grip op Grootschalige Bedrijfsvestigingen, en de Nationale Omgevingsvisie?

met vriendelijke groet,

[redacted]
Fractievoorzitter De Groenen in Waterschap Amstel Gooi en Vecht
[redacted]

Geachte leden van de Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten,

Als Waterschap Amstel Gooi en Vecht hebben wij, na een breed gesteunde motie (ondertekend door PvdD, CU, CDA, 50Plus, Natuurterreinen en groep Quene en overgenomen door het DB, destijds bestaande uit de PvdA, VVD, Water Natuurlijk (dus inclusief D66, Groenlinks en inmiddels ook Volt) en de boeren), onlangs een zienswijze ingediend, die afraadt om de Lutkemeerpolder te bebouwen. In de Commissie Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam heb ik in ingesproken om onze standpunten hierin toe te lichten. Een groot gedeelte van deze toelichting heeft ook betrekking op zaken waar u als provincie toezicht op houdt:

*"Het Dagelijks Bestuur heeft een zienswijze ingediend die u ontraadt de Lutkemeerpolder te bebouwen. De polder ligt op 4,80m onder NAP. Hierdoor zijn de gevolgen bij overstroming niet te overzien. Het water kan 4m hoog komen te staan. Wilt u verantwoordelijk zijn voor de schade die ontstaat, als van tevoren bekend is dat er willens en wetens en in strijd met de Kamerbrief Water en Bodem Sturend, op zo'n onverstandige plek gebouwd is? Wie zou voor de kosten opdraaien?*

*In de huidige plannen wordt, in strijd met de Nationale Omgevingsvisie, onvoldoende waterberging gerealiseerd. Er zal grondwateroverlast ontstaan. En de waterkwaliteit zal verslechteren. Nu door de Kaderrichtlijn Water (KRW), een 'volgende stikstofcrisis' dreigt, is dit onacceptabel.*

*Verder worden recreatiegebieden nu al structureel overbelast. De hoeveelheid groen per inwoner is 80% afgenomen. Ook organisaties als de ANWB vragen daarom om natuurherstel bij provincies en gemeenten. Rond Amsterdam zijn er 23.000 voetbalvelden aan groen nodig. Dat kan bereikt worden door landbouwgrond geschikt te maken voor recreatie. Niet door het vol te bouwen met blokkendozen. Dit is bovendien in strijd met de Kamerbrief Grip op Grootschalige Bedrijfsvestigingen. Waar moet volgens u extra groen gerealiseerd worden, om het leefbaar te houden voor de inwoners van groeiend Amsterdam?"*

Kunt u toelichten hoe u denkt over de bovengenoemde pijnpunten? Hoe ziet u uw toezichthoudende rol op de gemeente Amsterdam in relatie tot bovengenoemde punten? Welke acties bent u bereid te ondernemen om te voorkomen dat de hoeveelheid groen en recreatie per inwoner nog verder afneemt? En om te voorkomen dat de gemeente Amsterdam zal handelen in strijd met de Kamerbrieven Water en Bodem Sturend, Grip op Grootschalige Bedrijfsvestigingen, en de Nationale Omgevingsvisie?

met vriendelijke groet,

de heer Pontier, PhD
Fractievoorzitter De Groenen in Waterschap Amstel Gooi en Vecht

Geachte commissie Ruimte, Geachte mevrouw Marianne Poot en Laurien Berkvens,

Dit bericht is afkomstig van een bezorgde groep bewoners van het landelijk gebied, Oostelijk van Schagen.
Naar wij hopen richten wij dit mailbericht naar de juiste persoon, verantwoordelijk voor handhaving van de als 'Bijzonder Provinciaal Landschap' aangewezen gebieden in Noord Holland.
Mocht dit niet tot uw directe taak behoren, wilt u dit bericht dan doorsturen naar de hiervoor aangewezen persoon binnen uw organisatie ?

Afgelopen week werden wij overvallen door het besluit van de burgemeester van Schagen, mevr. Marjan van Kampen, voor het vestigen van een crisesnoodopvang in Schagen-Oost. Zij zegt daarbij gebruik te maken van haar bevoegdheid als burgemeester om voor crisesnoodopvang dit besluit te nemen. Daarbij gaf ze ook direct aan dat tegen dit besluit geen bezwaar of beroep mogelijk is.

Toch hebben wij bij dit besluit en de keuze voor deze locatie veel kritische kanttekeningen en bezwaren. Ook na een door de gemeente georganiseerde informatie-avond bleven veel vragen. Deze hebben wij als omwonenden uitgewerkt en per brief aan de burgemeester gestuurd.

Om dit mailbericht voor u zo kort en leesbaar mogelijk te houden beperken wij ons hier tot de twee belangrijkste en voor u meest relevante bezwaren.

In de eerste plaats valt op dat deze grote noodopvang voor 250 asielzoekers is gepland in door de provincie Noord-Holland als "Bijzonder Provinciaal Landschap" bestemd gebied. Mag dit zo maar ?. Deze bestemming is toch juist bedoeld om dit unieke landschap te beschermen ?.

In uw "Toelichting op de Omgevingsverordening NH2020 en BPL" schrijft u (pag. 10) onder meer:
"…Nieuwe stedelijke ontwikkelingen, zoals woonwijken met meer dan 11 woningen, bedrijventerreinen en sporthallen, vinden wij niet passend in onze meest waardevolle en vaak ook kwetsbare landschappen en zijn daarom uitgesloten. Hier is een uitzondering op als iets van groot openbaar belang is en aangetoond wordt dat het echt nergens anders kan. Dan kan het wel, maar moet de schade aan het landschap gecompenseerd worden…" .
Waar de gemeente Schagen bijna 17.000 ha land omvat is voor ons nauwelijks denkbaar dat deze noodopvang alleen op deze 3 ha binnen BPL en nergens anders mogelijk is. Dit een uniek stukje waar een bekende reigerkolonie huist met een dubbelbestemming (agrarisch en archeologie) waardoor de bodem niet dieper dan 0,40m mag worden "geroerd". Voor zover wij kunnen nagaan zijn alternatieven niet onderzocht of overwogen, en is niet aangetoond dat het nergens anders kan.

In een interview (video op SchagenPlus ) meldt de Burgemeester dat er geen afstemming met de provincie is geweest maar er alleen een melding gestuurd is naar de commissaris van de Koning.

Een tweede kanttekening maken wij bij de rechtmatigheid van dit "noodbesluit".
Er is naar onze opvatting in dit geval geen sprake van een crises of ramp waarmee een Noodbesluit kan worden gerechtvaardigd. Hierop doorgevraagd tijdens de informatiebijeenkomst gaf mevrouw van Kampen zelfs als antwoord dat er feitelijk geen sprake is van een "noodbesluit" maar dat ze dat wel zo "ervaart". Dit is toch geen juridische grond voor een noodbesluit dat bedoeld is voor "noodsituaties" ?

Omdat de burgemeester als streefdatum voor het realiseren van deze opvang 1 januari 2024 aanhoudt zijn wij bang dat al op zeer korte termijn gestart wordt met werkzaamheden, zoals verharden van het terrein, aanleg van bijvoorbeeld stroomvoorziening en riolering (of septic tanks). Ingrepen die bovendien strijdig zijn met de bestemming van dit perceel (dubbelbestemming agrarisch en archeologie 3; beroeren grond tot maximaal 0,4 m toegestaan).

Deze werkzaamheden leveren al snel een onomkeerbare situatie  en zullen onherstelbare schade aanrichten aan dit landschap.

**Wij verzoeken u, gezien de urgente situatie, snel te handelen richting burgemeester en gemeente Schagen om dit Besluit terug te draaien.** Vervolgens kan een meer zorgvuldige procedure worden gestart om zo een passende locatie te vinden.

Bij voorbaat dank voor uw aandacht en inzet namens een groep omwonenden van de toekomstige Crisesopvang Schagen Oost.

Vriendelijke groet,

[redacted]
T: [redacted]
M: [redacted]
E: [redacted]

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13213 |
| **Extern Zaak ID** | 2119473 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 13.a |
| **Titel** | Mobiliteit: Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

## Toelichting

De provincie stelt het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 vast. Dit Uitvoeringsprogramma beschrijft maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, en is samen met een groot aantal partijen opgesteld: waaronder 30 gemeentes, politie en meerdere maatschappelijk partijen in de regio's Alkmaar, Gooi en Vechtstreek, Kop van Noord-Holland, West-Friesland en Zuid-Kennemerland IJmond. De deelnemende partijen bepalen op basis van dit programma welke maatregelen waar en wanneer worden uitgevoerd. De maatregelen bevatten activiteiten voor zowel veiligere infrastructuur, voorlichting voor veilig gedrag als handhaving om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers omlaag te brengen.

# Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid Noord-Holland 2030




IJMOND ZUIDKENNEMERLAND

Regio Gooi en Vechtstreek

WESTFRIESLAND

Provincie Noord-Holland

regioalkmaar

Regio K p van NH

# De partijen

Voorliggend uitvoeringsprogramma is in nauwe samenwerking tussen onderstaande overheidspartijen en maatschappelijke partijen opgesteld. Deze partijen committeren zich aan de doelstellingen en maatregelen die zijn opgenomen in dit uitvoeringsprogramma. In de beschrijving van de maatregelen wordt naar deze partijen verwezen. Overal waar in dit document over 'de partijen' of 'we' wordt gesproken worden deze partijen gezamenlijk bedoeld.

### Regio Zuid-Kennemerland/IJmond

- Gemeente Bloemendaal
- Gemeente Haarlem
- Gemeente Heemstede
- Gemeente Zandvoort
- Gemeente Beverwijk
- Gemeente Velsen
- Gemeente Heemskerk

### Regio Gooi en Vechtstreek

- Gemeente Blaricum
- Gemeente Laren
- Gemeente Gooise Meren
- Gemeente Hilversum
- Gemeente Huizen
- Gemeente Wijdemeren

### Regio Kop van Noord-Holland

- Gemeente Den Helder
- Gemeente Hollands Kroon
- Gemeente Schagen
- Gemeente Texel

### Regio Westfriesland

- Gemeente Stede Broec
- Gemeente Enkhuizen
- Gemeente Drechterland
- Gemeente Koggenland
- Gemeente Hoorn
- Gemeente Medemblik
- Gemeente Opmeer

### Regio Alkmaar

- Gemeente Bergen
- Gemeente Uitgeest
- Gemeente Castricum
- Gemeente Heiloo
- Gemeente Alkmaar
- Gemeente Dijk en Waard

### Maatschappelijke partijen

- ANWB
- Veilig Verkeer Nederland
- Fietsersbond

### Politie Eenheid Noord-Holland en Eenheid Midden-Nederland, Team Verkeer

### Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM)

### Provincie Noord-Holland

# INHOUD


De partijen 2

1. Inleiding 5
   - 1.1. Het doel van dit uitvoeringsprogramma 6
   - 1.2 Totstandkoming van dit uitvoeringsprogramma 7
   - 1.3 Regionale samenwerking aan verkeerveiligheid 7
   - 1.4 Risicogestuurde aanpak 7
   - 1.5 Een integrale set maatregelen: infrastructuur, gedrag en handhaving 7
   - 1.6 Leeswijzer 9

2. Risicogestuurde aanpak 10
   - 2.1 Opstellen van risicokaarten 10
   - 2.2 Toepassen van de blackspotbenadering 10
   - 2.3 Opstellen van een netwerkvisie 11

3. Maatregelen in infrastructuur 12
   - 3.1 Veilige 30-wegen 12
   - 3.2 Veilige 50-wegen: prioriteit voor het realiseren van maatregelen op hoogrisicowegen 12
   - 3.3 Veilige wegen buiten de bebouwde kom: drie maatregelen 14
   - 3.4 Veilige kruispunten: maatregelen bij fietsoversteken 14
   - 3.5 Veilige fietspaden 14

4. Gedragsmaatregelen 16
   - 4.1 Onderzoek 16
     - 4.1.1 Bebording en NDW op orde voor Intelligent Speed Assistance 16
     - 4.1.2 Schoolroutes goed in kaart brengen 16
     - 4.1.3 Onderzoek uitbreiding nachtnet bussen 16
     - 4.1.4 Risicogestuurde probleemanalyse alcohol 16
     - 4.1.5 Onderzoek gedragsbeïnvloeding onervaren bestuurders 17
   - 4.2 Beleid 17
     - 4.2.1 Regionale afspraken over afleidende uitingen langs de weg 17
     - 4.2.2 Inzet snelheidsdisplays 17
     - 4.2.3 Gemotoriseerd verkeer reduceren bij scholen 17
     - 4.2.4 Maatregelen scootmobielongevallen uitvoeren 17
   - 4.3 Campagnes en educatie 18
     - 4.3.1 Campagnes rondom rijgedrag 18
     - 4.3.2 Campagnes voor het stimuleren van veilige vervoersopties 18
     - 4.3.3 Campagnes voor fietsers 18
     - 4.3.4 Educatie voor scholieren 18
     - 4.3.5 Promoten van verdiepingscursus voor brom- en motorfietsen 19

**5. Maatregelen handhaving verkeersregels 20**
5.1 Risicogestuurd handhaven 20
5.1.1 Veiligheidsbeeld 20
5.1.2 Uitvoering van handhaving 20
5.2 Integraal veiligheidsplan 21
5.3 Handhaving combineren met campagnes 21
5.4 Specifieke acties en aandachtspunten 21
5.4.1 Mobiele flitspalen 21
5.4.2 Slimmer handhaven op handheld bellen 21

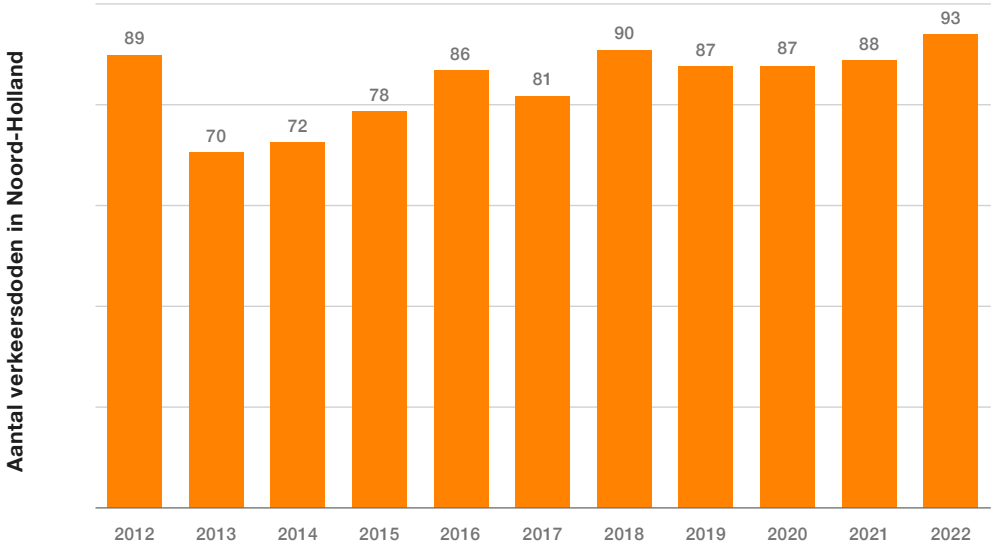
**6. Samenwerking, rollen en subsidiemogelijkheden 22**
6.1 Regionale samenwerking nu en in de toekomst 22
6.2 De betrokken partijen en hun rollen 22
6.3 Mogelijke subsidieregelingen 23

**Nawoord 25**

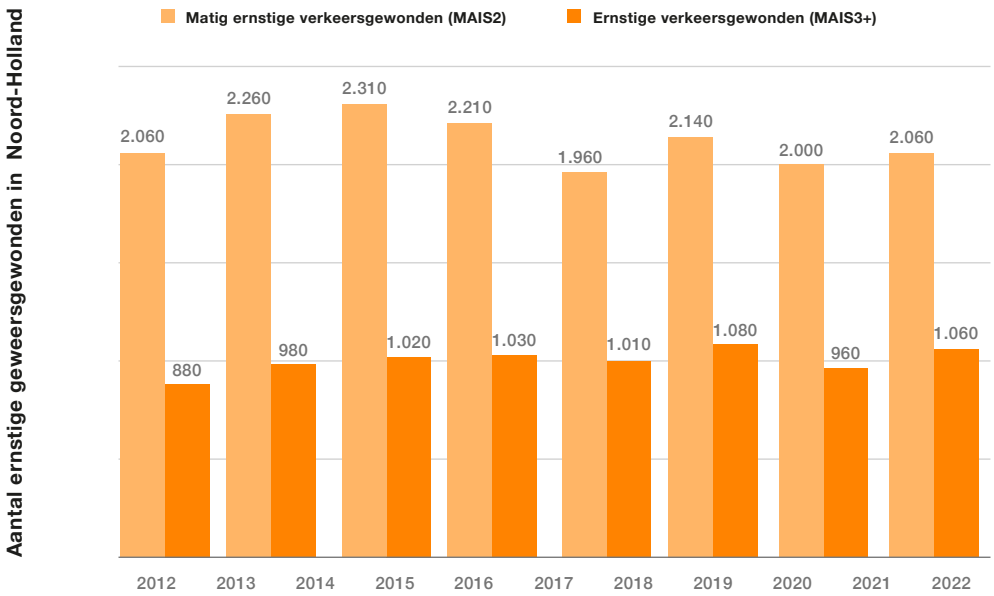
**Bijlagen 26**
Bijlage 1A: Toelichting scores risicokaart wegen 26
Bijlage 1B: Toelichting scores risicokaart fietspaden 28
Bijlage 1C: Toelichting blackspot benadering BLIQ -op tien per gemeente 29
Bijlage 2: Risicokaarten, blackspot tabellen en geplande verkeersveiligheidsprojecten 30
Bijlage 3: Geplande verkeersveiligheidsprojecten tot en met 2030 van de wegbeheerder provincie Noord-Holland 88
Bijlage 4: Afgevloeide maatregelen 91

# 1 INLEIDING

Deelname aan het verkeer is voor veel inwoners van de provincie Noord-Holland een dagelijks gegeven. Waar je ook heen gaat, iedereen wil veilig op de bestemming aankomen. Decennialang daalde jaarlijks het aantal verkeersslachtoffers. Helaas zien we een breuk in deze trend. Het aantal verkeersongevallen neemt toe, waarbij het aantal verkeersgewonden stagneert en het aantal verkeersdoden zelfs licht stijgt (zie figuren 1.1 en 1.2). Achter deze cijfers gaat veel leed van betrokkenen, slachtoffers en nabestaanden schuil.




*Figuur 1.1: aantal dodelijke verkeersslachtoffers in Provincie Noord-Holland* [1]




*Figuur 1.2: ontwikkeling van het aantal verkeersgewonden in de provincie Noord-Holland* [2]

1 R-2023-06.pdf (swov.nl)
2 R-2023-06.pdf (swov.nl)

De provincie slaat daarom de handen ineen met Gemeenten, de politie, het CVOM, de Fietsersbond, de ANWB en Veilig Verkeer Nederland om de verkeersveiligheid in Noord-Holland samen een stevige, meerjarige impuls te geven.

Bij de totstandkoming van dit uitvoeringsprogramma werkte de provincie in regionaal verband samen met de vijf Noord-Hollandse regio's: Regio Alkmaar, Gooi en Vechtstreek, Kop van Noord-Holland, Westfriesland, en Zuid-Kennemerland/IJmond. Hiermee zijn alle regio's van de provincie betrokken, met uitzondering van de Vervoerregio Amsterdam (zie figuur 1.3). De Vervoerregio Amsterdam heeft haar verkeersveiligheidsbeleid vastgelegd in de 'Regionale Aanpak Verkeersveiligheid Vervoerregio Amsterdam 2030'.[3]




*Figuur 1.3: de Noord-Hollandse regio's en de Vervoerregio Amsterdam*

Op nationaal schaalniveau worden trends in de ongevalscijfers waargenomen die vergelijkbaar zijn met die in Noord-Holland. Daarom is onder regie van het Rijk een plan opgesteld om de verkeersveiligheid te verbeteren: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Doelstelling van dit plan is om te komen tot 0 verkeersslachtoffers in 2050. Het SPV2030 is door Rijk, provincies en Gemeenten ondertekend.

De provincie Noord-Holland, gemeenten, maatschappelijke partijen en de politie onderschrijven de ambitie van het SPV2030. Zij stellen zichzelf tot doel om voor 2030 de gestage toename van het aantal verkeersslachtoffers die de laatste jaren zichtbaar werd om te buigen in een signficante daling. Want ieder verkeersslachtoffer is er één te veel.

**Ontwikkeling verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland**
Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in de provincie Noord-Holland. Het aantal verkeersslachtoffers stijgt. De laatste tien jaar is zowel een stijging in het aantal verkeersdoden als in het aantal verkeersgewonden zichtbaar.
In de periode 2017-2021 maken fietsers het grootste deel uit van de dodelijke verkeersslachtoffers, gevolgd door automobilisten en -inzittenden. Het valt op dat er ongeveer evenveel ongevallen zonder tegenpartij plaatsvinden als ongevallen met een auto als tegenpartij. Na de auto zijn bestelbus en vrachtwagen veelvoorkomende tegenpartijen bij ongevallen.
Bij ongevallen met fietsers valt op dat 81% van het aantal ernstige verkeersgewonden viel bij ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig[4]. Dit betekent dat fietsers in de meeste gevallen gewond raken door een val zonder tegenpartij of bij botsing met andere fietsers, snor-/bromfietsers of voetgangers.
Zes van de tien ernstig verkeersgewonden is 60 jaar of ouder. Toch maakt deze groep minder dan een derde van de totale bevolking uit. Het aandeel zeventig- en tachtigplussers maakt een aanzienlijk deel uit van het totale aantal ernstig verkeersgewonden.

## 1.1. Het doel van dit uitvoeringsprogramma

Het doel van dit uitvoeringsprogramma is om stapsgewijs toe te werken naar een daling van het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland. Hiermee geven de partijen invulling aan de ambitie van het SPV2030 op nationaal niveau: 0 verkeersslachtoffers in 2050.

3 https://vervoerregio.nl/document/4a09f3b5-f5f7-4f70-bb2b-bcb8437e8298
4 De Staat van de Verkeersveiligheid – Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 (swov.nl)

De provincie werkt samen met de regio's en past een risicogestuurde aanpak toe om de ambitie te realiseren. De partijen presenteren in dit uitvoeringsprogramma een gezamenlijke 'brede waaier' aan maatregelen voor verkeersveiligheid.

## 1.2 Totstandkoming van dit uitvoeringsprogramma

In aanloop naar dit uitvoeringsprogramma ondertekenden alle regionale bestuurders in 2021 de intentieverklaring Verkeersveiligheid. In 2022 werd het regionale 'contourendocument uitvoeringsprogramma SPV2030' vastgesteld. Om het contourendocument uit te werken tot het voorliggende uitvoeringsprogramma zijn door de provincie en de regio's per gemeente risicokaarten opgesteld van het wegen- en fietspadennetwerk. Deze kaarten geven zicht op de belangrijkste risicolocaties. Ook is gezamenlijk een selectie gemaakt van effectieve verkeersveiligheidsmaatregelen.

Uit dit uitvoeringsprogramma volgt de inspanningsverplichting voor wegbeheerders om zich te richten op het verhogen van verkeersveiligheid op de locaties met de hoogste risicoscores. Dit uitvoeringsprogramma biedt handvatten om te komen tot een selectie van passende maatregelen. Met het oog op de bekostiging van maatregelen brengt dit programma ook de huidige subsidiemogelijkheden voor verkeersveiligheidsmaatregelen in kaart.

Buiten de scope van dit uitvoeringsprogramma vallen de prioritering tussen de risicolocaties, de uitwerking van de maatregelen tot concrete projecten en het reserveren van financiële middelen door de partijen. Deze vervolgstappen vallen binnen de taak en verantwoordelijkheid van de verschillende wegbeheerders die hieraan gezamenlijk op regionaal niveau invulling zullen geven.

## 1.3 Regionale samenwerking aan verkeerveiligheid

Een verkeersveiligheidsaanpak op regionaal niveau is wenselijk om het aantal verkeersslachtoffers in de regio structureel te verminderen. Gemeenten, provincie, politie en maatschappelijke partijen onderschrijven gezamenlijk de ambitie om de urgente risicolocaties proactief aan te pakken in alle vijf de regio's.

Een goede regionale samenwerking is bovendien noodzakelijk om schaarse middelen te bundelen en slagvaardig op te treden. Om van elkaar te leren, data uit te wisselen en maatregelen goed op elkaar af te stemmen. Een voorbeeld is een eenduidige weginrichting in de regio's, die zorgt voor meer duidelijkheid en herkenbaarheid voor weggebruikers. Sinds 2019 organiseren de regio's vier keer per jaar een werksessie. Hierin zijn – naast de overheden en politie – ook ANWB, Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Fietsersbond aanwezig.

## 1.4 Risicogestuurde aanpak

Om het aantal verkeersongevallen te verminderen is het van belang om goed zicht te krijgen op de meest onveilige locaties en gedragingen in het Noord-Hollandse verkeerssysteem. In lijn met het landelijke SPV kiezen provincie Noord-Holland en regio's voor een risicogestuurde aanpak. De eerste stap in deze aanpak is het in kaart brengen van verkeersonveilige locaties en onveilig gedrag. Op basis van data hebben wij kaarten ontwikkeld die het mogelijk maken om gericht maatregelen in te zetten om de verkeersveiligheid op deze specifieke locaties te verhogen of om verkeersveilig gedrag te stimuleren.

Op basis van dit uitvoeringsprogramma onderschrijven de provincie en de regio's de intentie om op basis van de in kaart gebrachte risico's maatregelen te treffen op locaties met een hoog verkeersveiligheidsrisico. De gecreëerde risicokaarten vormen de start voor dit gesprek.

## 1.5 Een integrale set maatregelen: infrastructuur, gedrag en handhaving

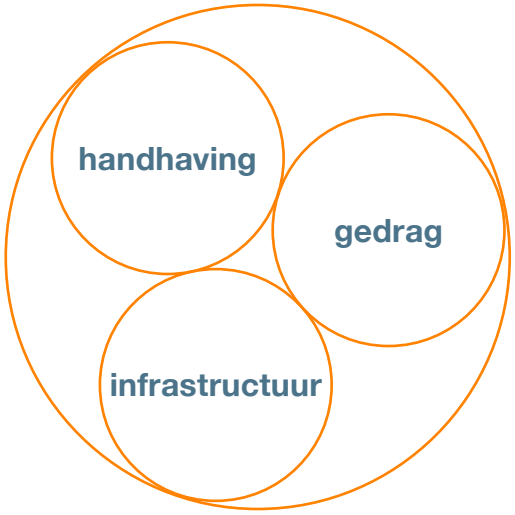
Om de verkeersveiligheid te bevorderen zetten wij in op drie typen maatregelen: infrastructurele maatregelen, gedragsmaatregelen en handhavingsmaatregelen. Deze typen maatregelen zijn onderling met elkaar verweven.

*Infrastructuurmaatregelen* helpen met het veiliger inrichten van fysieke locaties en situaties. Zo kan het aanleggen van een fietspad dat vrij ligt van de rijbaan zorgen voor minder snelheids- en massaverschillen en daarmee een hogere fietsveiligheid genereren dan wanneer fietsers op de rijbaan fietsen.

*Gedragsmaatregelen* richten zich op het gedrag van weggebruikers. Zij spreken mensen aan of verleiden ze om te komen tot veiliger gedrag in het verkeer. Voorbeelden van gedragsmaatregelen zijn de campagnes gericht op afleiding in het verkeer (MONO) en alcoholgebruik (BOB), en verkeerseducatie op scholen.

*Handhaving* van verkeersregels. De subjectieve (ervaren) en objectieve (werkelijke) pakkans beïnvloedt het gedrag van bestuurders en beweegt hen ertoe om zich beter aan verkeersregels te houden. In dit uitvoeringsprogramma wordt een risicogestuurde handhaving beschreven die in Noord-Holland wordt toegepast.

Per risicolocatie of doelgroep kan worden onderzocht welke combinatie van maatregelen het meest effectief is. Zo kan het handhaven op 'handsfree bellen' bijvoorbeeld worden versterkt door tegelijkertijd een MONO-campagne te voeren.




*Figuur 1.4: inzet van infrastructuur-, gedrags- en handhavingsmaatregelen*

**Verkeersveiligheid aan de hand van de drie E's**
In het vakgebied van verkeersveiligheid worden de drie E's als bepalende pijlers gezien. Dit zijn *Engineering*, *Education* en *Enforcement*. Inzet om verkeersveiligheid te verhogen valt uiteindelijk binnen één of meerdere van deze pijlers. Omdat dit uitvoeringsprogramma een brede doelgroep kent (waaronder lezers van buiten het vakgebied), hanteren wij de Nederlandse vertaling van deze pijlers: infrastructuur, gedrag en handhaving.

## 1.6 Leeswijzer

Het uitvoeringsprogramma bestaat uit drie delen en enkele bijlagen:

**Hoofdstuk 2**

Analyse Risicolocaties
Dit hoofdstuk beschrijft het kader voor het bepalen van risicolocaties en de daaruit volgende risicokaarten.

**Hoofdstuk 3, 4 en 5**

Maatregelen: infrastructuur, gedrag en handhaving
Deze drie hoofdstukken beschrijven de selectie van maatregelen om risicolocaties veiliger te maken. Hoofdstuk 3 gaat in op infrastructurele maatregelen, hoofdstuk 4 op gedragsmaatregelen en hoofdstuk 5 op handhavingsmaatregelen.

**Hoofdstuk 6**

Samenwerking, rollen en subsidiemogelijkheden
Dit hoofdstuk gaat in op de samenwerking en rollen van de betrokken partijen. Ook bevat dit hoofdstuk een overzicht van mogelijke subsidies op het gebied van verkeersveiligheid.

**Bijlagen**

Toelichting risicokaarten en blackspotbenadering.

Risicokaarten per gemeente van wegen en fietspaden, die visueel maken waar de risicolocaties zijn.

Lijst met geplande verkeersveiligheidsprojecten tot en met 2030, in de verschillende gemeenten.

Afvloeiende maatregelen: deze maatregelen zijn niet overgenomen uit het contourendocument.

# 2 RISICOGESTUURDE AANPAK

Het is steeds drukker op de wegen en fietspaden in Noord-Holland. Verdere verstedelijking en toenemende mobiliteit vergroot het risico op conflicten tussen verkeersdeelnemers. Daarnaast komen er steeds nieuwe verkeersmiddelen bij, zoals de elektrische fiets en de speed-pedelec. Ook buiten de bebouwde kom ontstaan risicovolle situaties wanneer bijvoorbeeld landbouwverkeer en vrachtverkeer van dezelfde wegen gebruikmaakt als fietsers. De verschillen in snelheid, massa en omvang van verkeersmiddelen zijn groot. Dit roept de vraag op waar vervoersmiddelen op de weg veilig samengaan en waar ze beter van elkaar gescheiden kunnen rijden.

In lijn met het SPV hanteert Noord-Holland een risicogestuurde aanpak om inzicht te krijgen in onveilige verkeerssituaties. De provincie brengt locaties die objectief onveilig zijn in kaart. Vervolgens nemen wegbeheerders gerichte maatregelen op die specifieke locaties om de verkeersveiligheid te verbeteren. Door de risicogestuurde aanpak weten we steeds beter welke factoren zorgen voor onveilige situaties. Bijvoorbeeld de inrichting van wegen en fietspaden, snelheidsoverschrijdingen, maar ook kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, zoals jongvolwassen motorrijders, snorfietsers en oudere fietsers. Door de beschikbare informatie slim te combineren, identificeren we gericht risico's in het verkeerssysteem.

De risicogestuurde aanpak combineert drie manieren om risicolocaties te identificeren:

1. Het opstellen van risicokaarten (zie 2.1);
2. Het toepassen van de blackspot benadering (zie 2.2);
3. Het opstellen van een netwerkvisie (zie 2.3).

## 2.1 Opstellen van risicokaarten

De provincie ontwikkelde risicokaarten. Wegen en fietspaden zijn hierop geclassificeerd volgens verschillende verkeersveiligheidsrisicoklassen. Deze volgen de definitie van het Kennisnetwerk SPV over veilige wegen en fietspaden. De risicoklassen zijn bepaald op basis van vastgestelde risicofactoren. Waaronder de weginrichting, gereden (hoge) snelheden, verkeersdrukte en aantal ongevallen. Door beperkte beschikbaarheid van data is voor fietspaden het risicoprofiel alleen bepaald langs 50-wegen en provinciale fietspaden. Daarbij is gekeken naar de infrastructuur en de fietsdrukte. In bijlage 1a en 1b wordt de methode verder toegelicht.

Voor elke gemeente zijn twee risicokaarten opgesteld: een risicokaart wegen en een risicokaart fietspaden (zie bijlage 2). De risicokaarten vormen de basis voor wegbeheerders om locaties te prioriteren. Een hogere risicoscore betekent een meer urgente verkeerssituatie. De provincie en de regio's hebben de ambitie om urgente risicolocaties proactief aan te pakken.

**Data in dit uitvoeringsprogramma**
De data in dit uitvoeringsprogramma is door de provincie ingekocht of in kaart gebracht door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in opdracht van de provincie. De ingekochte data bevat wegkenmerken van 50-wegen en fietspaden op basis van de hoge risico's van deze wegtypes. De SWOV heeft wegkenmerken over provinciale wegen in kaart gebracht als onderdeel van de Investeringsstrategie voor Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi).

## 2.2 Toepassen van de blackspotbenadering

De risicogestuurde aanpak maakt weinig gebruik van ongevalsdata uit het verleden. De focus ligt op locaties waar de kans groot is dat in de toekomst ongevallen plaatsvinden. Voor kruispunten is de risicogestuurde aanpak nog niet ontwikkeld. Om gevaarlijke kruispunten en risicolocaties met hoge

aantallen ongevallen (blackspots) goed in beeld te brengen is gekozen om de top tien gevaarlijke kruispunten en trajecten uit BLIQ-rapportages van ViaStat toe te voegen aan de risicogestuurde analyses (zie bijlage 2). De top tien komt volgt uit een combinatie van het aantal ongevallen en de snelheid van autoverkeer op de desbetreffende locatie.

## 2.3 Opstellen van een netwerkvisie

Elke weg heeft een eigen rol en functie. Het is belangrijk om te weten welke wegen geschikt zijn om bijvoorbeeld verkeersstromen te sturen of om verkeer te verplaatsen naar alternatieve routes om zo veiligheid te bevorderen. De provincie brengt voor 2030 in samenwerking met de gemeenten het wegennet in de provincie in kaart, inclusief duiding van het gebruik van de weg en bijbehorende snelheidsregimes. Dit gebeurt in de netwerkvisie.

De netwerkvisie besteedt extra aandacht aan:

- Slecht ingerichte – grijze – 50-wegen ontlasten en bijbehorende netwerkmaatregelen inventariseren;
- Gebiedsontsluitingswegen op orde brengen. Veel gemeenten werken aan “30 als norm” binnen de bebouwde kom. De netwerkvisie besteedt specifiek aandacht aan het netwerk van gebiedsontsluitingswegen dat 50km/uur dient te blijven, zodat er veilige doorstroomwegen beschikbaar zijn. Dit bevordert de keuze voor de meest veilige weg op een route, en draagt bij aan minder snelheidsovertredingen op 30-wegen;
- Snor- en bromfietsen zijn een grote risicogroep in het verkeer.[5] Het is belangrijk om een zo veilig mogelijke plek te vinden voor deze verkeersgebruikers. De provincie moedigt regio’s aan om onderzoek te doen naar een veilige plek op de weg voor snor- en bromfietsers;
- Langzaamrijdend agrarisch verkeer heeft veel massa en veroorzaakt bijvoorbeeld in dorpskernen en op smalle lintwegen een gevoel van onveiligheid bij bestuurders van zowel het agrarisch voertuig als overige weggebruikers. Welke routes het meest veilig zijn voor langzaamrijdend agrarisch verkeer, bepalen we in de netwerkvisie. De nadruk ligt op de combinatie van dit verkeer met andere typen weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers. In de netwerkvisie bespreken we zowel gemeentelijke als provinciale wegen. We maken onderscheid tussen de verschillende soorten voertuigen, omdat hiervoor verschillende regels en oplossingen gelden. Dit onderdeel van de netwerkvisie geldt specifiek voor de regio’s Westfriesland, Kop van Noord-Holland en Alkmaar.

5 https://swov.nl/nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-noord-holland-en-vervoerregio-amsterdam-2023

# 3 MAATREGELEN IN INFRASTRUCTUUR

Het overgrote deel van de wegen in de provincie Noord-Holland is in beheer bij gemeenten. Op gemeentelijke wegen rijdt het meeste verkeer en gebeuren absoluut gezien ook de meeste ongevallen. 61% van de verkeersdoden in de provincie Noord-Holland valt op gemeentelijke wegen. Met oog op onze ambities rond verkeersveiligheid is het daarom belangrijk om zowel provinciale als gemeentelijke wegen veilig in te richten en veilig te houden.

Dit hoofdstuk beschrijft de mogelijke infrastructurele maatregelen om risicolocaties veiliger in te richten. De verschillende veilige weginrichtingen zijn ingedeeld per snelheidsregime of soort situatie. Het is de verantwoordelijkheid van de verantwoordelijke wegbeheerders om te zorgen dat hun wegen veilig zijn ingericht.

## 3.1 Veilige 30-wegen

Een steeds vaker toegepaste maatregel om verkeersongevallen te verminderen op 50-wegen is om de maximumsnelheid te verlagen naar 30km/uur. Vaak is dat een goede oplossing, mede omdat een snelheidsverlaging vaak ook de leefbaarheid ten goede komt. Het is daarbij wel van belang dat de weginrichting wordt aangepast aan het nieuwe snelheidsregime, bijvoorbeeld door het aanbrengen van de juiste snelheidsremmers. Als dat niet gebeurt, dan ontstaat een ‘ongeloofwaardige’ 30-weg: een weg waar de maximumsnelheid is verlaagd maar de weginrichting onveranderd is gebleven. De wegen houden dan de uitstraling van een 50-weg met het risico dat weggebruikers alsnog te hard rijden.

Op basis van snelheids- en ongevallendata is een deel van de 30-wegen als ‘hoog(ste) risico’ aangeduid op de risicokaarten. De wegbeheerders hebben de inspanningsverplichting om passende maatregelen te treffen voor de 30-wegen met het hoogste risicoprofiel op de risicokaart.

## 3.2 Veilige 50-wegen: prioriteit voor het realiseren van maatregelen op hoogrisicowegen

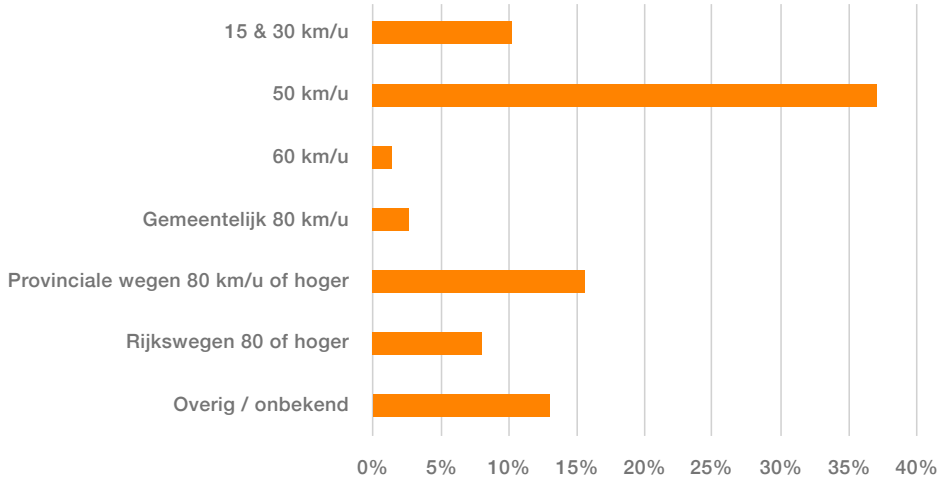
Veruit de meeste verkeerslachtoffers vallen op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur (zie figuur 3.1 en 3.2). De wegbeheerders hebben de inspanningsverplichting om passende maatregelen te treffen op 50-wegen met het hoogste risicoprofiel op de risicokaart.

Het kennisnetwerk SPV benoemt vier wegkenmerken van veilige 50-wegen, zie figuur 3.3:

1. Niet parkeren op of naast de rijbaan;
2. Een markering om de rijrichtingen te scheiden;
3. Oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers; en
4. Langzaam verkeer op het fietspad of de parallelweg.

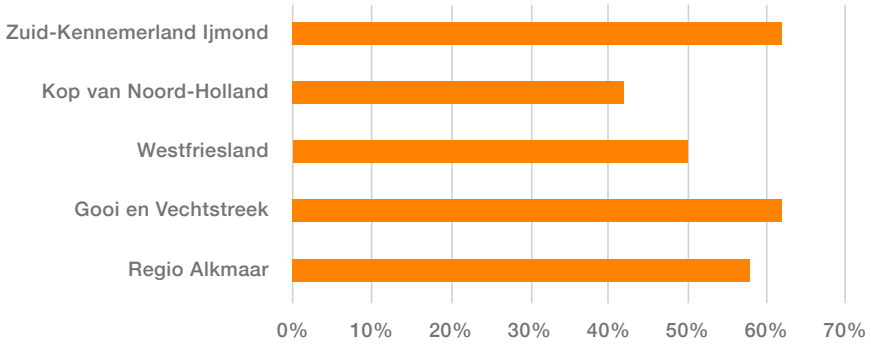
Het is de ambitie van de bij dit uitvoeringsprogramma betrokken partijen om zo veel mogelijk wegen volgens deze vier kenmerken in te richten.

**Percentage verkeerdoden per snelheidsregime**




*Figuur 3.1: percentage verkeersdoden*[6]

**Percentage verkeerslachtoffers (ernstig gewonden en verkeerdoden) op 50-wegen per regio**




*Figuur 3.2: percentage verkeerslachtoffers conform bron-data 2015 - 2019*



*Figuur 3.3: een veilige weg uit het Kennisnetwerk SPV*[7]

6 R-2023-06.pdf (swov.nl)
7 www.kennisnetwerkspv.nl/Nieuws/2022/Tweede-animatie-risico-indicator-Veilige-wegen

**Veilige lintwegen: inventariseren structurele oplossingen**
Gemeenten en provincie inventariseren samen structurele oplossingen voor een veilige inrichting van lintwegen met name in Westfriesland. Lintwegen met erfaansluitingen hebben vaak een gebiedsontsluitende functie. Dit type weg is vaak moeilijk conform CROW richtlijnen in te richten. Als een veilige inrichting mogelijk is binnen de richtlijnen, dan inventariseren provincie en gemeenten samen welke infrastructurele maatregelen mogelijk zijn. Als dit niet mogelijk is, inventariseren gemeenten met de provincie of (en zo ja, hoe) de lintweg kan worden ontlast door netwerkmaatregelen. Denk daarbij aan maatregelen om autoverkeer te beperken of om te leiden.

## 3.3 Veilige wegen buiten de bebouwde kom: drie maatregelen

De provincie Noord-Holland heeft veel landelijk buitengebied. Er zijn drie belangrijke maatregelen om wegen in het buitengebied veiliger te maken:

1. Het veilig maken van wegbermen op 60- en 80-wegen;
2. Het realiseren van veilige rijrichtingscheiding bij 80- en 100-wegen; en
3. Het veilig maken of verwijderen van uitwegen.

Voor de veiligheid van wegen buiten de bebouwde kom zijn veilige wegbermen van belang. Bermen laten automobilisten tijdelijk parkeren in geval van pech. Ook geven bermen bestuurders de gelegenheid om terug de weg op te sturen als een auto van de weg raakt. Voor het creëren van veilige bermen is het van belang om objecten op of dicht bij de weg te verwijderen, zodat de impact bij een eventuele botsing zo laag mogelijk is. Ongeveer de helft van de 60- en 80-wegen in beheer bij de provincie Noord-Holland heeft op dit moment onvoldoende veilige obstakelvrije bermen.[8] De provincie zet zich de komende jaren in om dit zoveel mogelijk te verbeteren aan de hand van de Investeringsstrategie Provinciale wegen.

Ook is een veilige rijrichtingscheiding relevant voor de veiligheid. Dit betekent dat de rijrichtingen fysiek van elkaar zijn gescheiden door een moeilijk overrijdbare middenberm. Bij 80-wegen betekent dit in de regel verhoging van de middenberm. Bij 100-wegen hoort de middenberm niet-overrijdbaar te zijn. Dit kan worden geborgd door bijvoorbeeld het plaatsen van een vangrail tussen de rijrichtingen.

Frontale aanrijdingen hebben vaak de meest ernstige afloop van alle verkeersongevallen. Een moeilijk of niet-overrijdbare rijrichtingscheiding verkleint de kans op frontale aanrijdingen. Momenteel heeft een beperkt aantal provinciale 80- en 100-wegen veilige rijrichtingscheidingen.

Het veilig maken of verwijderen van uitwegen is cruciaal bij gebiedsontsluitingswegen. Ook buiten de bebouwde kom. Idealiter worden uitwegen die direct aansluiten op 80-wegen verwijderd. Maar als de uitweg vanuit de historie of vanwege groot maatschappelijk belang toch moet blijven, dan is het van belang dat de inrichting zo herkenbaar mogelijk is. Herkenbaarheid van uitwegen zorgt ervoor dat tegemoetkomende auto's alerter zijn op verkeer dat afslaat of de weg op rijdt. Zo kan verkeer beter anticiperen op langzaamrijdend verkeer afkomstig van uitwegen.

## 3.4 Veilige kruispunten: maatregelen bij fietsoversteken

Bijna de helft van de verkeersongevallen vindt plaats op kruispunten. Voor wegen met fietsoversteken die niet infrastructureel te verbeteren zijn, kan snelheidsverlaging een oplossing bieden.

Een veilige rotonde heeft een ruim, vrijliggend fietspad, waardoor geen gemengd gebruik van de rotonde plaatsvindt. Deze inrichting heeft vanuit verkeersveiligheid gezien de voorkeur. Ook is het bieden van voldoende opstelruimte voor afslaande motorvoertuigen tussen de rotonde en het fietspad belangrijk. Tot slot moet een fietspad rondom de rotonde voldoende breed zijn.

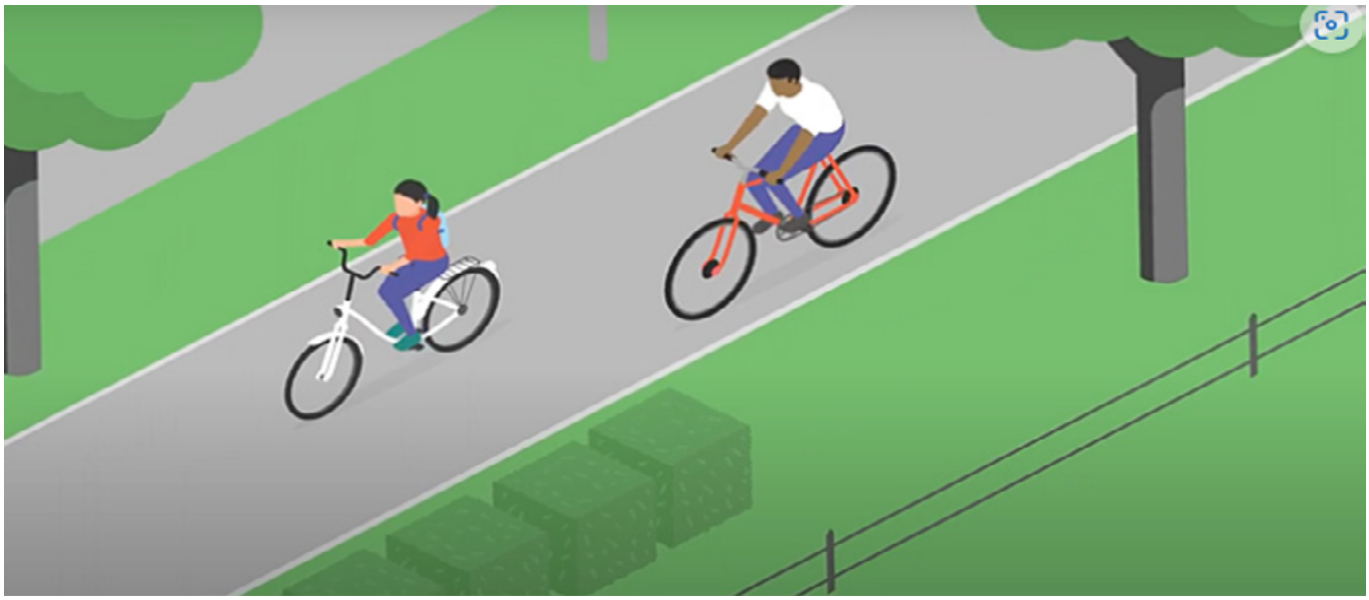
## 3.5 Veilige fietspaden

Veilig ingerichte fietsinfrastructuur kan landelijk jaarlijks 115 doden en 3.850 gewonden voorkomen.[9] Hogere kwaliteitseisen bij het ontwerp van fietspaden voor markeringen, obstakels en bermen dragen bij aan veiligere fietsinfrastructuur. Kennisnetwerk SPV benoemt zes kenmerken voor veilige fietspaden, zie figuur 3.4:

1. Voldoende breed;
2. Obstakelvrij;
3. Met voldoende visuele geleiding;
4. Met veilige verharding;
5. Geen obstakels vlak langs het fietspad; en
6. Met veilige randen.

8 r-2021-10.pdf (swov.nl)
9 https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur

Een deel van de fietspaden in de regio voldoet nog niet aan deze zes kenmerken. De partijen hebben de ambitie om zo veel mogelijk fietspaden conform de zes kenmerken in te richten. Hierbij krijgen drukke fietspaden en fietspaden op schoolroutes extra prioriteit.



*Figuur 3.4: veilige fietspaden volgens Kennisnetwerk SPV*[10]

10 www.kennisnetwerkspv.nl/Nieuws/Animatie-over-risico-indicator-Veilige-fietspaden

# 4 GEDRAGSMAATREGELEN

Het gedrag van de ene verkeersdeelnemer beïnvloedt de veiligheid van andere verkeersdeelnemers. Dat maakt gedrag een belangrijke component die zeer bepalend is voor de mate van verkeersveiligheid. Weggebruikers voeren – bewust en onbewust – handelingen uit die de veiligheid van anderen en henzelf in het geding kunnen brengen. Denk bijvoorbeeld aan alcohol- of drugsgebruik bij bestuurders of afleidende activiteiten tijdens het rijden.

In de regiosessies bespraken de provincie en de regio's de mogelijke gedragsmaatregelen. De maatregelen die als meest effectief worden gezien zijn opgenomen in dit hoofdstuk. De gedragsmaatregelen zijn in drie categorieën ingedeeld: onderzoek, beleid, en campagnes en educatie.

Voor de maatregelen binnen de categorie 'onderzoek' is verder onderzoek nodig voordat de gestelde ideeën uitgevoerd kunnen worden. De maatregelen die onder de categorie 'beleid' staan, vragen om het vormen of aanpassen van beleid op specifieke terreinen. Voor de maatregelen onder 'campagnes en educatie' kunnen regio's gebruik maken van eerder ontwikkeld campagne- en educatiemateriaal.

## 4.1 Onderzoek

### 4.1.1 Bebording en NDW op orde voor Intelligent Speed Assistance

Intelligent Speed Assistance is een technologie waarbij een auto zelf herkent wat de maximumsnelheid is op een weg. De provincie faciliteert dat wegbeheerders – om deze technologie optimaal te laten werken – de bebording aanpassen en data over maximumsnelheden verzamelen in het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Als een auto de maximumsnelheid herkent door de bebording of de verzamelde data, dan doet de auto een suggestie aan de bestuurder om zich aan de snelheidslimiet te houden. De ambitie is dat alle wegbeheerders in 2030 de snelheidslimieten op hun eigen areaal in het NDW hebben verwerkt. Ook moet dan de bebording op orde zijn gebracht.

### 4.1.2 Schoolroutes goed in kaart brengen

Scholieren zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Daarom vestigen de wegbeheerders extra aandacht op fietsroutes die veel door scholieren worden gebruikt. De provincie brengt schoolroutes in kaart en deelt ze met de partners. Deze gegevens helpen om passende maatregelen voor specifieke situaties te kiezen. De maatschappelijke partijen hebben aangeboden om een rol te spelen in verkeerseducatie die zich toespitst op de specifieke schoolroutes.

### 4.1.3 Onderzoek uitbreiding nachtnet bussen

De provincie is concessiebeheerder voor het openbaar busvervoer. Vanuit deze rol verkent de provincie de behoefte naar toevoeging van nieuwe trajecten aan het nachtnet. Focus ligt op trajecten waar nu veel automobilisten 's nachts (beschonken) rijden. Hier kan een nachtbus een alternatief vervoersmiddel zijn na een avondje uit. In lijn met deze gedachte promoten gemeenten de mogelijkheden om aanvullend busvervoer (buiten de reguliere OV-concessies om) in te zetten door evenementenorganisaties.

### 4.1.4 Risicogestuurde probleemanalyse alcohol

Uit de Staat van de Verkeersveiligheid Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam 2023[11] blijkt dat alcoholgebruik in het verkeer toeneemt. Ook blijft alcohol een belangrijke oorzaak bij ongevallen. Het ontbreekt aan specifieke data over de details (type weggebruikers, locaties en tijdstippen) om handvatten te bieden voor specifieke maatregelen. Daarom zet de provincie zich nu in voor onderzoek en

11 https://swov.nl/nl/nieuws/aanbevelingen-verkeersveiligheid-noord-holland

dataverzameling op dit thema. Het onderzoek wordt op landelijk niveau uitgevoerd, zoals in september 2022 door het ministerie van IenW is vastgelegd in het rapport over Veilige Verkeersdeelnemers.[12]

#### 4.1.5 Onderzoek gedragsbeïnvloeding onervaren bestuurders

Binnen het SPV-risicothema 'onervaren verkeersdeelnemers' zijn, naast scholieren, ook onervaren bestuurders tussen de 18 en 24 jaar een risicogroep. In tegenstelling tot scholieren krijgen onervaren bestuurders niet klassikaal les aan de hand van ontwikkelde educatiepakketten. Ook is deze groep moeilijker te bereiken. Binnen de provincie Noord-Holland is er nog maar beperkt ervaring opgedaan met beïnvloeding van het gedrag van de groep 18 tot 24 jaar. De provincie gaat samen met de regio's nader onderzoek doen naar de mogelijkheden.

## 4.2 Beleid

#### 4.2.1 Regionale afspraken over afleidende uitingen langs de weg

Afleiding van weggebruikers komt niet alleen door het gebruik van een mobiele telefoon. Ook zijn er locaties waar de weggebruiker een complexe verkeerssituatie moet doorkruisen en tegelijkertijd wordt afgeleid door (reclame)beelden in de openbare ruimte. Ons doel is om voor 2030 regionaal afspraken te maken over het beperken van afleidende beelden langs de weg die het ongevalsrisico verhogen.

**Werkgeversaanpak agrarisch verkeer**

In de regio's Kop van Noord-Holland en Westfriesland is het risicothema 'landbouwverkeer' opgenomen in het contourendocument van 2022. De voornaamste reden is een gevoel van onveiligheid dat andere weggebruikers ervaren als zij op smalle lintwegen en dorpsstraten met grote, agrarische voertuigen worden geconfronteerd. In deze regio's gaan de provincie en gemeenten daarom onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om, via een werkgeversaanpak, het samengaan van agrarisch verkeer met andere weggebruikers te verbeteren. Bijvoorbeeld door via de werkgevers in de agrarische sector meer bewustzijn te krijgen voor overige weggebruikers en de routekeuze daarop aan te passen, fietsers meer ruimte te geven of de schoolspits te mijden.

#### 4.2.2 Inzet snelheidsdisplays

Op verschillende locaties in de provincie staan snelheidsdisplays langs de weg die de actuele snelheid van weggebruikers tonen. Deze 'smileys' koppelen hier vervolgens een oordeel aan: een groene, tevreden smiley bij een snelheid onder de limiet of een rode, ontevreden smiley bij een snelheidsoverschrijding. Dit stimuleert de automobilist om zijn snelheid te verlagen en in het groen te komen. De smileys hebben een tijdelijk effect, maar ze zijn makkelijk te verplaatsen. Gemeenten en provincie spreken af dat wegbeheerders de snelheidsdisplays in hun beheer inzetten op risicolocaties.

#### 4.2.3 Gemotoriseerd verkeer reduceren bij scholen

Om het autoverkeer rond scholen te verminderen zijn er twee mogelijkheden: schoolstraten tijdelijk afsluiten en vervoer te fiets of te voet stimuleren.

Gemeenten brengen in kaart bij welke scholen wegen tijdelijk afgesloten kunnen worden voor gemotoriseerd verkeer tijdens haal- en brengtijden. Bij deze scholen wordt dat – waar mogelijk en gewenst door de scholen – ook uitgevoerd. Ook zijn er afspraken gemaakt om gemotoriseerd verkeer te reduceren indien het afsluiten van de schoolstraat niet wenselijk is. Met campagnes en verkeerseducatie stimuleren we het te voet en te fiets naar school gaan. Maatschappelijke partijen zoals de ANWB, Fietsersbond en VVN kunnen ondersteunen bij projecten rondom de scholen.

**Inzet overzetbrigades**

Overzetbrigades (klaarovers) begeleiden schoolverkeer op oversteekplaatsen. De vraag voor overzetbrigades komt altijd vanuit scholen. Ervaring leert dat de slagingskans van deze maatregel laag is wanneer er weinig of geen energie en aandacht voor is vanuit school en ouders van de scholieren. Gemeenten binnen Zuid-Kennemerland/IJmond faciliteren overzetbrigades op verzoek van scholen. Een basisteam van de politie leidt de verkeersbrigadiers op en de politie houdt toezicht.

#### 4.2.4 Maatregelen scootmobielongevallen uitvoeren

Er gebeuren veel scootmobielongevallen, in 2020 vond bijvoorbeeld 6% van de verkeersdoden plaats op een scootmobiel.[13] In 2018 is onderzoek gedaan naar de karakteristieken, ongevalstypen en kansrijke maatregelen om de veiligheid op de scootmobiel te verbeteren. Het

12 https://www.kennisnetwerkspv.nl/Downloads/Risicoaanpak/Risico-indicatoren/SPI_Veilige-verkeersdeelnemers_okt-2022.aspx
13 https://swov.nl/system/files/publication-downloads/r-2021-21.pdf

onderzoek biedt partijen handvatten om maatregelen te treffen voor deze doelgroep. De aanbevelingen die wegbeheerders gaan oppakken zijn:

1. Smalle fietspaden verbreden en krappe bogen herinrichten zodat ze (minstens) voldoen aan de geldende CROW-richtlijnen;
2. Trottoirbanden langs fietspaden verwijderen of markeren en afvlakken;
3. Opvallendheid van en zicht op oversteekvoorzieningen vergroten; en
4. Verkeerslichten conflictvrij regelen en de groentijd van fietserslichten afstemmen op de rijsnelheid van scootmobielrijders.

## 4.3 Campagnes en educatie

### 4.3.1 Campagnes rondom rijgedrag

Er zijn op nationaal niveau vier campagnes ontwikkeld die onveilig rijgedrag ontmoedigen:

1. Maximumsnelheid de sociale norm maken,
2. Gedragsbeïnvloeding rondom mobiel telefoongebruik in het verkeer (MONO),
3. Gedragsbeïnvloeding rondom alcohol in het verkeer (BOB), en
4. Stimuleren fietsverlichting.

Wegbeheerders voeren de landelijk ontwikkelde campagnes uit conform de campagnekalender. Wegbeheerders, politie en maatschappelijke partijen werken samen en gaan met elkaar in overleg om handhaving en campagne op elkaar aan te sluiten. De provincie financiert de aanschaf van landelijk ontwikkelde campagnematerialen door gemeenten. Daarnaast stelt de provincie snelheidsdata beschikbaar in de SPV-viewer om de locaties te identificeren waar verkeer vaak te hard rijdt. Hiertoe gaat de provicnie in gesprek met onder andere de ANWB over het gebruik van haar rijgedragdata. De inzet van de MONO-campagne wordt mede bepaald op basis van de hoogrisicolocaties. Ook ondernemen de partijen activiteiten om het gebruik van de onderweg-modus op smartphones te stimuleren.

**MONO zakelijk**
In Westfriesland en Gooi en Vechtstreek maken gemeenten afspraken met werkgeversorganisaties om het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden te ontmoedigen. De focus hierbij ligt op het ontmoedigen van werknemers om tekstberichten te lezen tijdens het rijden.

### 4.3.2 Campagnes voor het stimuleren van veilige vervoersopties

Voor de verkeersveiligheid is het belangrijk dat verkeersdeelnemers een vervoerswijze kiezen die bij hun situatie past. Bij oudere verkeersdeelnemers kan het soms veiliger zijn om te fietsen dan om in de auto te stappen. Het fietsen moet dan wel veilig kunnen. De partijen organiseren in de toekomst meer doortrapactiviteiten, inclusief informatie over driewielers, lage opstapfietsen, het belang van goed afgestelde fietsen en de fietsspiegel.

**Campagne voor snor- en bromfietsen: reduceren snor- en bromfietsgebruik**
In Westfriesland en de Kop van Noord-Holland zetten de partijen zich in voor het reduceren van snor- en bromfietsgebruik door middel van campagnes. Snor- en bromfietsers hebben een hoog risicoprofiel voor zichzelf en voor andere weggebruikers.

### 4.3.3 Campagnes voor fietsers

De partijen voeren campagnes uit die gericht zijn op veilig fietsen. Deze Doortrappen-activiteiten vinden plaats in alle Gemeenten binnen de Noord-Hollandse regio's. Er is aandacht voor beschermingsmiddelen op de fiets (zoals de fietshelm) en veilig fietsen op elektrische fietsen. De campagnes stimuleren helmgedrag op (elektrische) fietsen, vooral bij senioren. Ook organiseren we organiseren voorlichtingsactiviteiten voor oudere fietsers. Hierbij is het essentieel dat we uitleggen dat de elektrische fietser niet altijd de maximumsnelheid hoeft te fietsen.

### 4.3.4 Educatie voor scholieren

Het doel van de partijen is om tussen 2023 en 2030 op de meest efficiënte wijze goede verkeerseducatie op alle scholen in de provincie te realiseren. De provincie houdt het huidige subsidiesysteem tegen het licht en kijkt of bijvoorbeeld in de hele provincie hetzelfde educatieprogramma moet worden uitgerold in plaats van een serie verschillende programma's. De provincie betrekt hierbij maatschappelijke partijen die afgelopen jaren uitvoering gaven aan verkeerseducatie. Op basis van de uitkomsten zal de provincie een passende financieringsvorm toepassen.
We stellen vast dat het aantal scholen dat deelneemt aan het praktisch verkeersexamen de laatste jaren afneemt. We bekijken hoe we scholen kunnen stimuleren om hier weer aan mee te doen.

**Pilot met voorlichtingsfilm**
De afgelopen jaren nemen steeds minder scholen deel aan het praktisch verkeersexamen. We nemen daarom de mate van deelname aan het praktisch verkeersexamen mee in het onderzoek naar educatie voor scholieren. In het verlengde daarvan vond een pilot plaats in Schagen. De gemeente leverde een financiële bijdrage aan een voorlichtingsfilm voor basisschoolleerlingen. De film richtte zich op de fietsroute die scholieren in Schagen en omliggende dorpen fietsen voor hun fietsexamen. De film legt de lastige situaties uit en laat de leerlingen zien hoe ze het beste anticiperen op deze situaties. Dit bereidde scholieren goed voor. Het resultaat is een hoger slagingspercentage voor het praktische verkeersexamen dan voorheen.

### 4.3.5 Promoten van verdiepingscursus voor brom- en motorfietsen

Motorfietsen en bromfietsen zijn kwetsbaar in het verkeer. Ze zijn relatief vaak betrokken bij verkeersongevallen. De provincie onderzoekt daarom de mogelijkheid om de cursus “risico’s herkennen” en “risico’s bromfiets” van de KNMV te subsidiëren zodat motor- en bromfietsers deze makkelijker kunnen volgen.

# 5 MAATREGELEN HANDHAVING VERKEERSREGELS

Dit hoofdstuk beschrijft handhavingsmaatregelen van de politie en Gemeenten op het gebied van verkeersregels. De gezamenlijke ambitie van de partijen is meer verkeersveiligheid door minder afleiding door telefoongebruik, rijden onder invloed en snelheidsoverschrijdingen. Het naleven van de geldende verkeersregels kan gestuurd worden door handhaving. Ook kan handhaving de effectiviteit van campagnes vergroten. In dit hoofdstuk behandelen we drie manieren om handhaving in te zetten voor het vergroten van verkeersveiligheid: risicogestuurd handhaven, de inzet van een het integraal veiligheidsplan, en gecombineerde inzet van handhaving en campagnes.

## 5.1 Risicogestuurd handhaven

De politie levert vanuit de handhavingstaak haar bijdrage aan de verkeersveiligheid in Noord-Holland. Politie en gemeenten werken aan nieuw – risicogestuurd – beleid in lijn met het SPV. Op basis van de risicokaarten bepalen zij op welke thema's en locaties handhaving wordt ingezet met oog op een zo hoog mogelijk effect. De subjectieve pakkans verhoogt door het zichtbaar en onzichtbaar uitvoeren van controles. In het nieuwe beleid kiezen politie en gemeenten ervoor om te handhaven op centraal gelegen locaties. Deze locaties zijn goed zichtbaar, waardoor zowel gecontroleerde bestuurders als overige voorbijgangers de controles kunnen zien. Dit verhoogt het bewustzijn over de controles bij alle weggebruikers.

### 5.1.1 Veiligheidsbeeld

Jaarlijks stelt de politie het Veiligheidsbeeld op. Hierin staan de belangrijkste ontwikkelingen op het gebied van criminaliteit, openbare orde en veiligheid. De wegbeheerders schrijven een eerste aanzet over verkeersveiligheid, die wordt aangevuld door verschillende partners, waaronder de politie. Samen worden de risicolocaties bepaald. De provincie levert binnen dit proces de meest actuele (snelheids) data, in lijn met de SPV-definities.

Risicogestuurd handhaven biedt meer ruimte om binnen 30-zones te handhaven. Uit risicoanalyses blijkt dat in 30-zones relatief veel ongevallen gebeuren in verhouding tot de hoeveelheid verkeer. Daarmee zijn 30-zones belangrijke locaties om te handhaven.

CVOM (Contact Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie) stelt dat bij het selecteren van een locatie het percentage snelheidsovertreders niet te hoog mag zijn. Waar de overtredingspercentages te hoog zijn, ligt het immers voor de hand dat de weginrichting een veilige snelheid onvoldoende afdwingt. Handhaving is geen alternatief voor weginrichting. Waar het risico op ongevallen in een 30-zone op andere manieren door politie en gemeentelijke BOA's kan worden beperkt (bijvoorbeeld door handhaving op hufterfeiten, afleiding, rood licht of alcohol/drugs) dan zetten wij daarop in.

### 5.1.2 Uitvoering van handhaving

De politie controleert gericht, gebaseerd op lokale verkeersbeelden en de afspraken die binnen de driehoek gemaakt zijn. Deze driehoek bestaat uit de politie, het Openbaar Ministerie (OM) en de burgemeester. Politiemedewerkers krijgen gerichte informatie over hun opdracht op het gebied van verkeersveiligheid mee. Team Verkeer en de Basisteams van de politie werken samen bij de handhaving van de verkeerswetgeving. Monitoring vindt plaats op basis van het aantal uitgevoerde controles en de resultaten van deze controles.

**Risicogestuurd handhaven in de regio Alkmaar**
De regio Alkmaar gaf een extra impuls aan risicogestuurd handhaven. De driehoek van Alkmaar en de BUCH-Gemeenten hanteren een gezamenlijke risicogestuurde prioritering van locaties met een top vijf per gemeente. Team Verkeer van de politie maakte een prioriteitenlijst om risicogestuurd te handhaven op zichtbare (drukke) en verkeersonveilige locaties. De politie concentreert de handhavingscapaciteit op de top vijf-locaties. Dit zijn locaties met de meeste verkeersveiligheidswinst en met weinig alternatieven voor infrastructurele aanpassingen. Daarin weegt ook de hoge zichtbaarheid voor andere verkeersgebruikers mee, met oog op het verhogen van de subjectieve pakkans bij overtredingen.

## 5.2 Integraal veiligheidsplan

In de Driehoek spreken per gemeente de politie, het OM en de burgemeester over veiligheid en handhaving. In het Integraal Veiligheidsplan maken deze partijen per gemeente afspraken over de veiligheidsgebieden die aandacht krijgen en waarop handhaving wordt ingezet. De provincie, politie en gemeenten zetten zich in om verkeersveiligheid nadrukkelijk onder de aandacht te brengen binnen de gemeentelijke driehoeken en IVP's. Zo kan verkeersveiligheid nadrukkelijk meewegen in de afweging rond inzet van handhavingscapaciteit.

## 5.3 Handhaving combineren met campagnes

Wegbeheerders en politie voeren regelmatig landelijk ontwikkelde verkeersveiligheidscampagnes uit. Om het effect van de campagnes én van handhaving te vergroten, worden campagneperiodes en handhavingsperiodes op elkaar afgestemd. Een voorbeeld is de MONO-campagne die wordt gecombineerd met een handhavingsactie op mobiel bellen in de auto of op de fiets. Een ander voorbeeld is het uitdelen van BOB-sleutelhangers na een alcoholcontrole. Wegbeheerders, politie en maatschappelijke partijen communiceren samen over de locaties en reden van controleren op plaatselijke (sociale) mediaplatformen.

## 5.4 Specifieke acties en aandachtspunten

### 5.4.1 Mobiele flitspalen

Het plaatsen van mobiele flitspalen gebeurt in samenspraak met CVOM. Wegbeheerders, in overleg met de politie en CVOM, dragen locaties aan. CVOM informeert de provincie en gemeenten over de locaties en planning van de mobiele flitspalen. In 2023 zal CVOM tijdens de gezamenlijke collegetour in najaar 2023 een presentatie geven over het flitspalenbeleid om uit te leggen wat de regels en werkwijze zijn.

### 5.4.2 Slimmer handhaven op handheld bellen

Een MONO-cam (flexflitser) flitst bestuurders met een mobiel apparaat in de hand. Zo kan worden gehandhaafd op het gebruik van de mobiele telefoon tijdens het rijden. Dagelijks zet de politie in Noord-Holland twee MONO-cams in. De politie plaatst de camera's zo veel mogelijk risicogestuurd. Momenteel loopt een onderzoek in samenwerking met de Gemeenten, waarin smartphonedata van de ANWB wordt gecombineerd met ongevallenlocaties. Zo ontstaat zicht op de locaties waar de MONO-cam de meeste impact kan hebben.

**Handhaving op fietsers**
Gemeentelijke BOA's kunnen een succesvolle rol spelen bij handhaving op verkeersgedrag van fietsers, blijkt uit pilots in onder andere Zaanstad. Er wordt met name gecontroleerd op lichtvoering, door rood rijden, en op gebruik van telefoons op de fiets.

# 6 SAMENWERKING, ROLLEN EN SUBSIDIEMOGELIJKHEDEN

Verkeersveiligheid stimuleren vraagt een lange adem. Verbeteringen op de weg vragen om een blijvende samenwerking tussen de bij dit uitvoeringsprogramma betrokken partijen en om investeringen in tijd en geld. Deze samenwerking vraagt om blijvende commitment van alle partijen en om flexibiliteit zodat daar waar nodig werkwijzen aansluitend worden gemaakt en middelen beschikbaar worden gesteld om maatregelen uit te voeren.

In dit hoofdstuk beschrijven we hoe we de opgebouwde regionale samenwerking voortzetten. Focus ligt op het toewerken naar uitvoering van maatregelen om zo het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Ook geven we in dit hoofdstuk een overzicht van mogelijke subsidies voor verkeersmaatregelen bij Rijk en provincie.

## 6.1 Regionale samenwerking nu en in de toekomst

Na het ondertekenen van het Startakkoord van het SPV (2019) startten de vijf regio's met het nader invulling geven aan het SPV. Het doel was om een samenwerking tussen overheden en maatschappelijke partijen te creëren. Vier keer per jaar organiseerden de regio's werksessies. Op basis van deze samenwerking is de bestuurlijke intentieverklaring tot uitvoering van het SPV voorbereid en ondertekend (2021) en zijn de contouren voor dit uitvoeringsprogramma opgesteld (2022).

Na vaststelling van voorliggend uitvoeringsprogramma is er nog veel werk te verzetten. Daarom zetten we de huidige koers voort om de realisatie van de in het uitvoeringsprogramma beschreven maatregelen per regio af te stemmen. De risicokaarten geven zicht op de hoogrisicolocaties. Deze inzichten worden als vervolgstap door de wegbeheerders gebruikt om risicolocaties te prioriteren.

In de regionale werksessies bepalen de regio's de combinatie van maatregelen om in te zetten om de risicolocaties veiliger te maken. Zo maken we afspraken over handhaving en het uitvoeren van projecten. Daarbij is ook aandacht voor meekoppelkansen zoals gepland beheer en onderhoud.

In de werksessies bespreken de partijen ook de financiering van projecten, bijvoorbeeld met inzet van eigen middelen of van landelijke of provinciale subsidies. Tot slot maken partijen afspraken over de inzet van de middelen voor de komende jaren en de manier waarop het uitvoeringsprogramma wordt geëvalueerd.

## 6.2 De betrokken partijen en hun rollen

Bij het werken aan de regionale verkeersveiligheid hebben de betrokken partijen elk hun specifieke rollen en verantwoordelijkheden.

Gemeenten zijn wegbeheerder van de wegen binnen hun areaal en zijn daarmee verantwoordelijk voor een veilige inrichting hiervan. Ook communiceren gemeenten naar bewoners over veilig gebruik van de wegen en veilig verkeersgedrag. Hiervoor zetten gemeenten onder andere campagnes en verkeerseducatie in. Daarnaast hebben gemeenten direct contact met de politie: zij schrijven samen met de partners in de Driehoek het Integraal Veiligheidsplan, waarin risicogestuurde verkeershandhaving steeds meer een plek krijgt. Tot slot kunnen gemeenten de eigen BOA's inzetten op handhaving van verkeersovertredingen op de fiets.

De provincie neemt de regierol op zich voor dit uitvoeringsprogramma en organiseert de samenwerking tussen verschillende partijen in de regio's. Daarnaast stelt de provincie subsidies beschikbaar. Gemeenten kunnen gebruikmaken van subsidies bij het veiliger inrichten van wegen. Maatschappelijke partijen kunnen subsidies inzetten bij educatie over veilig verkeersgedrag. De provincie geeft invulling aan de landelijke

campagnekalender en speelt een belangrijke rol bij projecten die een regio-overstijgend belang dienen. Daarnaast is de provincie als wegbeheerder verantwoordelijk voor een veilige inrichting van haar wegen.

De politie is verantwoordelijk voor verkeershandhaving. De politie heeft parallel aan het SPV al een beweging ingezet om handhaving steeds meer risicogestuurd in te zetten. De politie zet hiervoor het team Verkeer en de Basisteams in. De politie stemt af met wegbeheerders en is onderdeel van de Driehoek waarbij de partijen afspraken maken over verkeershandhaving in het Integraal Veiligheidsplan (IVP).

Maatschappelijke partijen, zoals de ANWB, Fietsersbond en VVN, adviseren binnen het regionale samenwerkingsverband op basis van hun individuele expertise over verkeersveiligheidsrisico's in de verschillende regio's. Verder leveren ze bijdrage aan verkeerseducatie en verkeerscampagnes. Tot slot stellen ze data beschikbaar met oog op vormgeven van risicogestuurd beleid.

Het parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) plaatst en beheert de volgende handhavingsapparatuur:
- Flexflitser: een mobiele flitspaal die op snelheid controleert en tussen locaties kan rouleren;
- Trajectcontrole: een systeem waarmee over een bepaalde afstand de gemiddelde snelheid van wegverkeer wordt gemeten;
- Focusflitser: een vaste camera op een portaal die kan vaststellen of een automobilist zijn mobiele telefoon in de hand heeft tijdens het rijden.

Het CVOM stemt locaties en planning van de handhavingsmiddelen af met de wegbeheerders en politie binnen de regio.

## 6.3 Mogelijke subsidieregelingen

Voor de voorbereiding en uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen zijn subsidieregelingen beschikbaar bij onder andere de Rijksoverheid en de provincie Noord-Holland. De regelingen beschrijven wij hieronder op hoofdlijnen. Het overzicht bevat de meest actuele weergave van regelingen, d.d. juli 2023. De provincie houdt de komende periode de eigen subsidieregelingen tegen het licht. De provincie evalueert voor de periode 2024-2027 de continuering en de hoogte van de subsidie van de regelingen hieronder.

**Rijk: Investeringsimpuls**
In het kader van het SPV stelt het ministerie van IenW een budget van 500 miljoen euro ter beschikking aan wegbeheerders in Nederland, verdeeld in meerdere tranches. Een groot deel hiervan is bedoeld voor infrastructurele projecten die staan op een zogenaamde "menukaart". Een kleiner deel is bedoeld voor maatregelen voor fietsveiligheid. De afgelopen jaren hebben diverse Noord-Hollandse gemeenten en de provincie aanspraak gemaakt op deze middelen.

**Provincie: Kleine infrastructuur**
Deze regeling is bedoeld om relatief kleine infrastructurele projecten van gemeenten van maximaal 3,5 miljoen euro mogelijk te maken. De subsidie kan door gemeenten worden ingezet voor het veilig inrichten van wegen en fietspaden, zodat deze voldoen aan de CROW-richtlijnen. Er is zowel een regionaal als een provinciebreed budget. Gemeenten kunnen aanspraak maken op het provinciebrede budget als het regionale budget is uitgeput. In dit uitvoeringsprogramma worden op basis van objectieve gegevens hoog risicolocaties in kaart gebracht. Na vaststelling van het uitvoeringsprogramma bespreken we in de regio hoe de subsidieregeling Kleine Infrastructuur kan worden aangepast om in de toekomst zoveel mogelijk van deze locaties veilig in te richten.

**Provincie: Uitwegen**
In- en uitvoegend verkeer op provinciale wegen vormt een veiligheidsrisico: er zijn grote snelheidsverschillen door remmend en optrekkend verkeer, en door onverwachte bewegingen. Het veilig inrichten van uitwegen die vanaf percelen aansluiten op de provinciale weg draagt bij aan een betere herkenbaarheid: auto's die de weg op en af rijden zijn beter zichtbaar voor automobilisten op de hoofdweg. Naast het veilig inrichten van een uitweg is ook het verwijderen van een uitweg subsidiabel. Hiermee beoogt de provincie het aantal risicolocaties te verlagen.

**Provincie: Doortrappen**
Oudere fietsers vormen een hogere risicogroep in het verkeer. Het programma Doortrappen richt zich op veilig fietsgedrag bij deze doelgroep. Enerzijds richt het programma zich op het afstellen van de fiets en het dragen van een helm. Ook gaat het programma in op veilig verkeersgedrag van oudere fietsers. De provincie biedt subsidie voor het uitvoeren van dit programma.

**Provincie: Verkeerseducatie voor scholieren**
Het is belangrijk dat kinderen van jongs af aan leren hoe zij zich veilig in het verkeer bewegen. Kinderen leren zo van jongs af aan zich veilig in het verkeer te bewegen. Zo leggen zij een basis om ook later in hun leven bewust en veilig te rijden. Verkeerseducatie op scholen helpt deze belangrijke basis te leggen. Daarom verleent de provincie subsidie aan educatieprojecten op basis- en middelbare scholen.

**Provincie: Verkeersveiligheidscampagnes**

De provincie ondersteunt de Rijkscampagnes[14] om verkeersveiligheid te promoten. Voorbeelden zijn de campagnes om afleiding te voorkomen (MONO), alcohol en drugs in het verkeer te voorkomen (BOB), verlichting bij fietsers te promoten (Zet je licht aan) en snelheid te beperken (Snelheid).

De provincie zet eigen middelen in om deze boodschappen onder de aandacht te brengen. Denk hierbij aan posters in bushokjes. Daarnaast kunnen gemeenten en politie gebruikmaken van gratis promotiemateriaal van deze Rijkscampagnes, zoals de BOB-tray voor het tillen van drankjes bij sportkantines. De provincie en het Rijk sponsoren dit promotiemateriaal.

14 https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Campagnes

# NAWOORD

We hebben de afgelopen jaren in Noord-Holland hard gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Op de gebieden van infrastructuur, gedrag en handhaving zetten wij ons dagelijks in om alle inwoners veilig op hun bestemming aan te laten komen. We moeten echter constateren dat, ondanks onze inspanningen, het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen jaren is toegenomen.

In samenwerking met politie, CVOM, Gemeenten, ANWB, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland werkte de provincie Noord-Holland via verschillende tussenstappen toe naar dit uitvoeringsprogramma. Via intentieverklaringen, risicoanalyses en contourendocumenten doorliepen we samen een zorgvuldig proces om een daadkrachtige invulling aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid te geven.

Dit uitvoeringsprogramma is een volgende stap in het proces om de verkeersveiligheid in Noord-Holland verder te verbeteren. In de regionale werksessies zijn we tot dit maatregelenpakket, deze werkwijze en deze focusgebieden gekomen. Infrastructuur, gedrag en handhaving leveren allemaal belangrijke bijdragen aan verkeersveiligheid. Waar mogelijk versterken maatregelen binnen deze thema's elkaar.

De komende jaren gaan we samen aan de slag om de maatregelen daadwerkelijk tot uitvoering te brengen. Op basis van dit uitvoeringsprogramma blijven we intensief samenwerken. We maken afspraken over handhaving, zetten volgende stappen rond gedragsverandering en pakken de belangrijkste risicolocaties aan. Dit doen we vanuit het vertrouwen dat we alleen samen de verkeersveiligheid kunnen verbeteren.

Daarbij is langdurig commitment van alle partijen die zich aan dit uitvoeringsprogramma committeren hard nodig. Want ieder verkeersslachtoffer is er een te veel.

# BIJLAGEN

## Bijlage 1A: Toelichting scores risicokaart wegen

In deze bijlage lichten we toe hoe op verschillende wijzen risicoscores zijn berekend. Op basis van data-analyse van wegkenmerken, gereden snelheden, verkeersdrukte en ongevallen zijn risicokaarten gemaakt met risicolocaties op wegen en fietspaden. De hieruit volgende hoogrisicolocaties vragen de komende periode onze aandacht.

In de digitale kaarten ontstaat in enkele gevallen het beeld dat een weg doorlopend een lage risicoscore heeft, onderbroken door één of enkele wegvakken met een hoge score. Dit beeld ontstaat als gevolg van de wijze van verwerking van de data. Het wegvak met de hoge score duidt een risico aan, maar dit risico hoeft niet alleen betrekking te hebben op het wegvak met de hogere score. Nadere verkenning is nodig naar het wegvak met het hogere risico én de omliggende wegvakken. Deze verkenning dient plaats te vinden als onderdeel van het bepalen van de scope van een project.

*Risicoscores voor wegen*

**Algemene risicoscore wegen** W_RSC_ALG

Van toepassing op **Wegen** ► Alle wegen

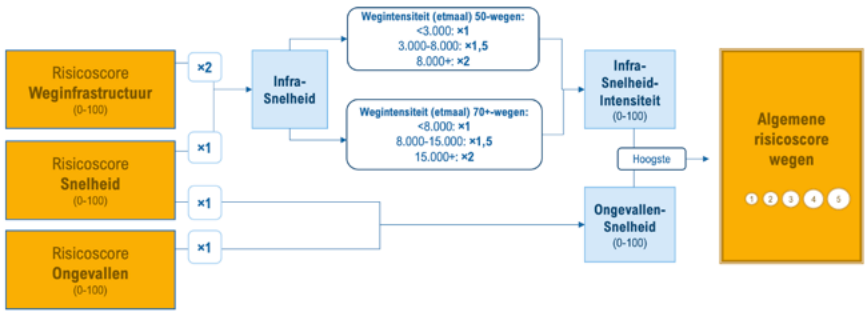
**Definitie** | Algemene risicoscore voor wegen.

Rekenregel 1: Ongevallen/intensiteit - Snelheid

Voor alle wegen is eerst een berekening gemaakt waarbij de Risicoscore Ongevallen en de Risicoscore Snelheid met gelijk gewicht zijn uitgemiddeld tot één eindscore. Voor wegen waarvoor de Risicoscore Infrastructuur niet beschikbaar is (30- en 60-wegen en voor 70+-wegen niet in beheer bij de provincie), vormt de uitkomst van deze rekenregel (omgerekend naar een schaal van 1 t/m 5) automatisch de algemene risicoscore.

Rekenregel 1: Infrastructuur – Snelheid - Intensiteit

Voor wegen waarvoor de Risicoscore Weginfrastructuur wel beschikbaar is (wegen 50 km/uur en provinciale wegen), zijn de Risicoscore Weginfrastructuur en de Risicoscore Snelheid tot een gewogen getal berekend, waarbij de Risicoscore Weginfrastructuur dubbel meetelt. Vervolgens is de waarde opgehoogd d.m.v. intensiteitsgegevens (zie hieronder in de figuur) om tot een gecombineerde risicoscore (0-100) te komen. Op die manier komen drukke wegen die hoog (slecht) scoren op Infrastructuur en Snelheid een hogere eindscore dan rustigere wegen met een vergelijkbaar beeld op Infrastructuur en Snelheid. Het hoogste getal uit beide rekenregels wordt vervolgens omgerekend in naar een schaal van 1 (laagste risico) t/m 5 (hoogste risico). Indien het risicocijfer 'Ongevallen-Snelheid' (0-100) lager ligt dan 60, dan wordt deze op 0 gezet. Voor wegen met een beperkt risicobeeld op ongevallen en snelheid, maar zonder informatie over infrastructuur is het immers onverantwoord de weg als 'laag risico' te bestempelen. Van de indicatoren in onderstaande figuur staan alleen de oranje indicatoren in de viewer.




N.B.: Van de indicatoren in bovenstaande figuur staan alleen de vier oranje indicatoren in de viewer.

| | |
|---|---|
| **Klassen** | Hoogste risico (**5**/5)<br>Hoog risico (**4**/5)<br>Gemiddeld risico (**3**/5)<br>Laag risico (**2**/5)<br>Laagste risico (**1**/5)<br>Geen risicoscore bepaald (**0**/5) |

**Risicoscore Weginfrastructuur (0-100)** W_RSC_INFRA

Van toepassing op **Wegen** ► 50, 70, 80 en 100 km/uur

**Definitie** | De Risicoscore Weginfrastructuur geeft aan in hoeverre een wegsegment voldoet aan de landelijke infrastructuur-toetscriteria voor voldoende veilige weginfrastructuur van het Kennisnetwerk SPV. Deze staan op een schaal van 0 (voldoet op alle toetscriteria) tot 100 (voldoet op alle toetscriteria niet). Niet alle toetscriteria zijn even zwaar meegewogen, omdat niet alle toetscriteria van even groot belang zijn voor de verkeersveiligheid. Bij het bepalen van wegingsfactoren (zie onderstaande tabellen) is uitgegaan van de rapportcijfers per toetscriterium uit de Operationalisatie van de SPV-definitie (Rijkswaterstaat 2021), die vervolgens in dezelfde verhouding zijn omgerekend naar waarden die samen optellen tot 100. De punten voor de toetscriteria die *niet voldoen* tellen samen op tot de Risicoscore Weginfrastructuur. Voor wegen met een maximumsnelheid van 30 en 60 km/uur en niet-provinciale wegen zijn geen risicoscores voor weginfrastructuur berekend, omdat voor deze wegen onvoldoende infrastructuurgegevens beschikbaar zijn.

| Wegen 50 km/uur | (Cijfer)* | Punten |
|---|---|---|
| SPI Fiets op fietspad, bromfiets op rijbaan | (8,5) | 30 |
| SPI Veilige rijrichtingscheiding | (5,0) | 18 |
| SPI Niet parkeren op/langs rijbaan wegvak | (7,0) | 25 |
| SPI Veilige oversteeklocaties fietsers | (2,5)** | 9 |
| SPI Veilige oversteeklocaties voetgangers | (2,5)** | 9 |
| SPI Geen erfaansluitingen wegvak | (2,5)** | 9 |
| **Totaal (som)** | **(0-28)** | **0-100** |

| Wegen 70, 80 en 100 km/uur | (Cijfer)* | Punten |
|---|---|---|
| SPI (Brom)fiets van de rijbaan | (8,0) | 24 |
| SPI Veilige rijrichtingscheiding | (6,5) | 20 |
| SPI Obstakelvrije zone | (8,5) | 26 |
| SPI Niet parkeren op/langs rijbaan wegvak | (6,5) | 20 |
| SPI Geen erfaansluitingen wegvak | (3,5) | 11 |
| **Totaal (som)** | **(0-33)** | **0-100** |

*Het afgeronde rapportcijfer uit de Operationalisatie van de SPV-definitie (RWS 2021).
**Bij 50-wegen zijn de onderste drie toetscriteria onderdeel van één kenmerk in het RWS-rapport, daarom is het rapportcijfer (7,5) door 3 gedeeld (voor elk 2,5).

**Risicoscore Snelheid (0-100)** W_RSC_SNEL

Van toepassing op **Wegen** ► Alle wegen

**Definitie** | De Risicoscore Snelheid (0-100) is gebaseerd op de indicator Verkeer onder limiet (24u), oftewel: het aandeel van het verkeer gerekend over een jaargemiddeld etmaal (2021) dat zich op het segment houdt aan de maximumsnelheid. Hoe lager dit aandeel, hoe hoger de risicoscore. De risicoscore is berekend met de formule: 100 – (Verkeer onder limiet (24u)).

**Risicoscore Ongevallen (0-100)** W_RSC_ONG

Van toepassing op **Wegen** ► Alle wegen

**Definitie** | De Risicoscore Ongevallen (0-100) is vergelijkbaar met de Veiligheidsratio (Hastig), en geeft een indicatie van het aantal letselongevallen (BRON-data 2017-2021) naar voertuigprestatie (intensiteit wegverkeer). De indicator is berekend met de formule:

(1000*Aantal letselongevallen) / (NWB-wegvaklengte*Spitsintensiteit wegverkeer)

Het resultaat is vervolgens in een schaal van 0 (laagste aantal letselongevallen naar voertuigprestatie) tot 100 (hoogste aantal letselongevallen naar voertuigprestatie) geplaatst. Om te corrigeren voor *outliers* is het getal 0,057 (het 95e percentiel) als maximumwaarde (100) gehanteerd. Zodoende is aan alle segmenten binnen de vijf hoogste percentielen eveneens de waarde '100' toegekend. Omdat het plaatsvinden van een letselongeval ook op toeval kan berusten (en niet noodzakelijkerwijs wijst op een onveilige locatie), krijgen alle segmenten met minder dan 2 letselongevallen in de genoemde periode automatisch de score 0 toegekend.

Binnen de indicator zijn alleen de verkeersongevallen met verkeersgewonde(n) of verkeersdode(n) tot gevolg ('letselongevallen') betrokken, omdat het voorkomen van verkeersslachtoffers de centrale doelstelling binnen het SPV is (niet het voorkomen van blikschade). Echter, veel ongevallen met enkel blikschade tot gevolg kan duiden op een hoger risico op letselongevallen in de toekomst. Anderzijds zorgt het betrekken van de ongevallen zonder letsel ervoor dat de focus verschuift richting wegen zonder langzaam verkeer (fietsers, voetgangers). De risicoscore Ongevallen is alleen voor wegen beschikbaar, omdat gegevens over verkeersongevallen op fietspaden niet voldoende betrouwbaar zijn.

## Bijlage 1B: Toelichting scores risicokaart fietspaden

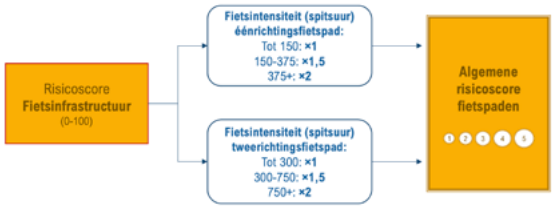
Op basis van data-analyse van wegkenmerken en risico-indicatoren, snelheid, verkeersdrukte en ongevallen zijn risicokaarten gemaakt met risicolocaties op wegen en fietspaden. De hieruit volgende hoogrisicolocaties vragen de komende periode onze aandacht.

In de digitale kaarten ontstaat in enkele gevallen het beeld dat een weg doorlopend een lage risicoscore heeft, onderbroken door één of enkele wegvakken met een hoge score. Dit beeld ontstaat als gevolg van de wijze van verwerking van de data. Het wegvak met de hoge score duidt een risico aan, maar dit risico hoeft niet alleen betrekking te hebben op het wegvak met de hogere score. Nadere verkenning is nodig naar het wegvak met het hogere risico én de omliggende wegvakken. Deze verkenning dient plaats te vinden als onderdeel van het bepalen van de scope van een project.

*Risicoscores voor fietspaden*

**Risicoscore fietspaden** F_RSC_ALG

| | |
|---|---|
| Van toepassing op **Fietspaden** ► Alle fietspaden *(alleen beschikbaar voor verplichte fiets-/bromfietspaden en verplichte fietspaden langs 50-wegen of op provinciaal areaal)* | |
| **Definitie** \| Algemene risicoscore voor fietspaden, waarbij rekening is gehouden met kenmerken voor veilige fietsinfrastructuur (Risicoscore Fietsinfrastructuur) en fietsdrukte (Spitsintensiteit fietsverkeer). Omdat fietspaden in twee richtingen uiteraard meer fietsverkeer verwerken zijn daar andere klassen gebruikt voor fietsdrukte dan voor fietspaden in een richting (zie figuur onderstaand). Resulterende scores zijn tot slot omgerekend naar waarden van 1 (laagste 20%) tot en met 5 (hoogste 20%). | |
| **Klassen** | Hoogste risico (**5**/5)<br>Hoog risico (**4**/5)<br>Gemiddeld risico (**3**/5)<br>Laag risico (**2**/5)<br>Laagste risico (**1**/5)<br>Geen risicoscore bepaald (**0**/5) |




**Risicoscore Fietsinfrastructuur (0-100)** F_RSC_INFRA

| |
|---|
| Van toepassing op **Fietspaden** ► Alle fietspaden (alleen beschikbaar voor verplichte fiets/bromfietspaden en verplichte fietspaden langs 50-wegen of op provinciaal areaal) |
| Definitie<br><br>De Risicoscore Fietsinfrastructuur geeft aan in hoeverre een fietssegment voldoet aan de landelijke infrastructuur-toetscriteria voor voldoende veilige fietspaden van het Kennisnetwerk SPV. Deze staan op een schaal van 0 (voldoet op alle toetscriteria) tot 100 (voldoet op alle toetscriteria niet). Niet alle toetscriteria zijn even zwaar meegewogen, omdat niet alle toetscriteria van even groot belang zijn voor de verkeersveiligheid. Bij het bepalen van wegingsfactoren (zie onderstaande tabel) is uitgegaan van de rapportcijfers per toetscriterium uit de Operationalisatie van de SPV-definitie (Rijkswaterstaat 2021), die vervolgens in dezelfde verhouding zijn omgerekend naar waarden die samen optellen tot 100. De punten voor de toetscriteria die *niet voldoen* tellen samen op tot de Risicoscore Fietsinfrastructuur.<br><br>Voor fietspaden die niet langs 50-wegen liggen of niet in beheer zijn bij de provincie zijn geen risicoscores voor fietsinfrastructuur berekend, omdat voor deze fietspaden onvoldoende infrastructuurgegevens beschikbaar zijn. |

| Fietspaden | (Cijfer)* | Punten |
|---|---|---|
| SPI Voldoende breed fietspad | (8) | **21** |
| SPI Geen bermobstakels | (7,5) | **20** |
| SPI Obstakelvrij fietspad | (9) | **24** |
| SPI Voldoende visuele geleiding | (6) | **16** |
| SPI Veilige trottoirband | (7) | **19** |
| **Totaal (som)** | **(0-28)** | **0-100** |

*Het afgeronde rapportcijfer uit de Operationalisatie van de SPV-definitie (RWS 2021).

## Bijlage 1C: Toelichting blackspot benadering BLIQ -op tien per gemeente

Naast de risicokaarten nemen wij ook de BLIQ-top tienlijsten van alle gemeenten op in deze bijlage. De BLIQ-analyses van VIA-STAT bevatten voornamelijk locaties met veel ongevallen. Deze data beschouwen wij als aanvullend op de in Bijlage 1A en 1B toegelichte analyses. VIA STAT stelt de BLIQ top-10-lijsten samen op basis van ongevallencijfers uit verzekerings- en politiedata en op basis van gemeten snelheid ten opzichte van de maximumsnelheid. De BLIQ Top-10 geeft een beeld van de ‘blackspots’ met een hoog risico op ongevallen. Ten opzichte van de risicogestuurde aanpak biedt BLIQ één aanvullende indicator: de gemeten snelheid. De BLIQ top tien geeft goed inzicht in de locaties met de meeste ongevallen. Een beperking van deze methode is dat dit vaak ook de drukstbereden wegen zijn, waar kansen op infrastructurele oplossingen al zijn ingevuld. Toch bieden de inzichten uit de BLIQ top tien waardevolle aanvullingen op de risicokaarten en de Netwerkvisie.

## Bijlage 2: Risicokaarten, blackspot tabellen en geplande verkeersveiligheidsprojecten

In deze bijlage nemen wij een aantal kaarten op die inzicht geven in het risicoprofiel van de verschillende gemeenten. Een online omgeving is ingericht om in te kunnen zoomen op de kaarten en exacte locaties in beeld te brengen. Daarvoor verwijzen wij naar de online viewer.

Daarnaast zijn in de bijlage de blackspot tabellen te vinden per gemeente. Ten aanzien van deze tabellen de volgende opmerkingen:
Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.
Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.
Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.
Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

Tot slot zijn in deze bijlage projecten opgenomen die gemeenten de komende jaren hebben gepland om de verkeersveiligheid te verbeteren.

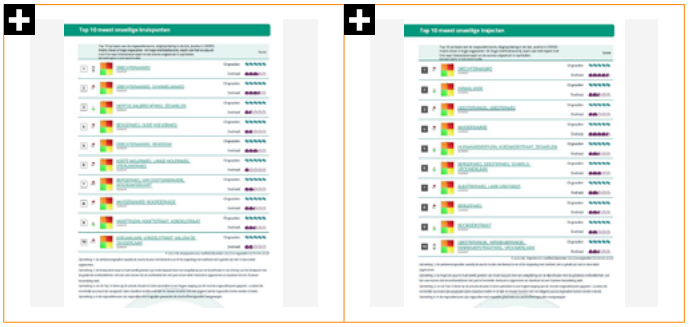
### Legenda



**Risicokaarten Alkmaar** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)



**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Alkmaar**



| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Gemeente Alkmaar | Reconstructie oversteekplaats | Kanaalkade | Veiliger maken kruispunt en oversteekplaats | 2024 | 2024 |
| Gemeente Alkmaar | Inrichten Fietsstraat | Prinses Julianalaan | Reconstructie naar fietsstraat. | 2024 | 2024 |
| Gemeente Alkmaar | Herinrichting Overdie-west | Arcadialaan en omgeving | Inrichten als geloofwaardige 30-straten. | 2025 | 2025-2028 |
| Gemeente Alkmaar | Herinrichting Bomenwijk Oudorp | Prunuslaan en omgeving | Inrichten als geloofwaardige 30-straten. | 2025 | 2026-2027 |
| Gemeente Alkmaar | Herinrichting Muiderwaard | Muiderwaard | Inrichten als geloofwaardige 30-straat. | 2025 | 2025 |
| Gemeente Alkmaar | Herinrichting Huiswaard | Tochtwaard | Inrichten als geloofwaardige 30-straat. | 2023 | 2024 |
| Gemeente Alkmaar | Doorfietsroute Westerweg | Westerweg | Reconstructie naar fietsstraat. | 2024 | 2025 |
| Gemeente Alkmaar | Kruispunt De Mare | Laan van Troye/ Straatsburg | Veiliger maken kruispunt. | 2024 | 2024 |
| Gemeente Alkmaar | Snelheidsregime naar 30 | Korte Vondelstraat | Inrichting als GOW30. | 2023 | 2024 |
| Gemeente Alkmaar | Aanpassing rotonde Stompetoren | Oterlekerweg – Bovenkruier | Afslag rotonde conform richtlijnen maken | 2023 | 2023 |
| Gemeente Alkmaar | Verbreden Sluispolderpad | Sluispolderpad | Fietspad verbreden | 2024 | 2024 |
| Gemeente Alkmaar | Afwaarderen Helderseweg | Helderseweg (noord) | Afwaarderen 80 > 50 en 50 > 30 | 2025 | 2027 |

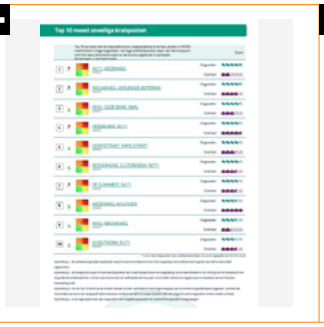
| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Gemeente Alkmaar | Reconstructie rotonde | Bergerhoutrotonde | Verbeteren verkeersveiligheid en doorstroming | 2025 | 2025 |

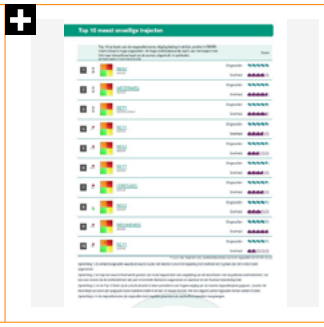
**Risicokaarten Bergen** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Bergen**





| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Bergen | Verbeteren verkeersveiligheid Eeeuwigelaan | Eeuwigelaan (Bergen) | Aanleggen vrijliggende fietspaden | 2024 | 2024 |
| Bergen | Verbreden fietspad Sluispolder | Fietspad Sluispolder (Bergen) | Verbreden tweerichtingen fietspad naar 4,00 meter | 2023 | 2024 |
| Bergen | Herinrichting Kruiskroft, Limmerweg en Samenweid | Kruiskroft, Limmerweg en Samenweid (Egmond Binnen) | Inrichting conform 30 km/uur (ETW) | 2024 | 2025 |
| Bergen | Onderhoud Maesdammerlaan | Maesdammerlaan (Bergen) | Inrichting conform 30 km/uur (ETW) | 2024 | 2024 |
| Bergen | Herinrichting Schoorl Centrum | Duingweg, Laanweg (Schoorl | Inrichting conform functie (inbalans met gebruik en vorm) | n.t.b. | n.t.b. |
| Bergen | Fietstunnel Kogendijk / N9 | Kogendijk, N9 (Bergen) | Aanleggen turborotonde en fietstunnel | n.t.b. | n.t.b. |
| Bergen | Onderhoud centrum Egmond aan den Hoef | Nieuwe Egmonderstraatweg, Herenweg (Egmond aan den Hoef) | Inrichting conform functie (inbalans met gebruik en vorm) | 2024 | 2025 |
| Bergen | Onderhoud Komlaan | Komlaan, Beukenlaan (Bergen) | Inrichting conform functie (inbalans met gebruik en vorm) | 2024 | 2024 |
| Bergen | Aanpassen VOP's | Landweg, Koninginneweg (Bergen) en Doctor Wiardi Beckmanlaan (Egmond aan Zee) | | 2023 | 2023 |

**Risicokaarten Beverwijk** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Beverwijk**





| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Beverwijk | Alkmaarseweg - Zuid | Alkmaarseweg | fietspaden en verkeerspleinen | 2025 | 2026 |
| Beverwijk | Plesmanweg | Wijk aan Duinerweg - Van Riemsijklaan | reconstructie ; nieuwe VRI | 2024 | 2025 |
| Beverwijk | rotonde Plesmanweg | Wijk aan Duinerweg - Plesmanweg - Kuikensweg | rotonde (conform CROW) - DFR | 2025 | 2026 |
| Beverwijk | Vondellaan | oversteek bij RKZ | | 2024 | 2025 |
| Beverwijk | Plantage | tussen Plantage en Boeweg | herinrichting erftoegangsweg (30 km/u) | 2025 | 2026 |
| Beverwijk | Populierenlaan - Florastraat | tussen Romerkerkweg en Plantage | fietsstraat | 2027 | 2028 |
| Beverwijk | Kuikensweg | tussen Plesmanweg en alkmaarsweg-Noord | fietsstraat - DFR | 2026 | 2027 |
| Beverwijk | Plesmanweg | Van Binnenduinrandweg tot Wijk aan Duinerweg, incl. oversteek Gladiolenlaan | fietspaden en verbeteren oversteek fietspad | 2027 | 2028 |
| Beverwijk | Büllerlaan | van Alkmaarseweg tot Laan der Nederlanden | herinrichting erftoegangsweg (30 km/u) | 2027 | 2028 |
| Beverwijk | Hoflanderweg | van Overboslaan tot Beneluxlaan | aanleg fietsstraat | 2025 | 2026 |
| Beverwijk | Pilotenbuurt | Bleriotlaan, Olieslagerslaan, Smirnofstraat, etc. | herinrichting erftoegangsweg (30 km/u) | 2025 | 2026 |
| Beverwijk | Oosterwijk | Alzettestraat, Moezelstraat, Luxemburglaan, | herinrichting erftoegangsweg (30 km/u) | 2024 | 2025 |

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Beverwijk | Dorpsduinen | Van Verlengde Voorstraat tot Relweg | schoolzone en herinrichting | 2026 | 2027 |

**Risicokaarten Blaricum** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Blaricum**

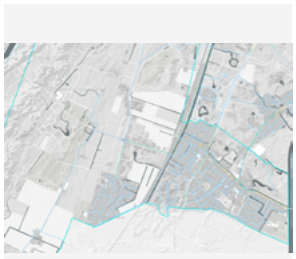





**Risicokaarten Bloemendaal** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)

*Wegen*

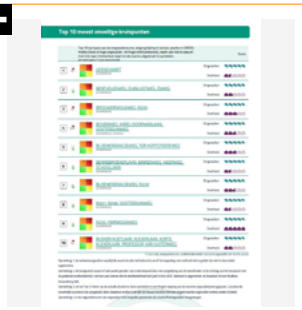




*Fietspaden*




**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Bloemendaal**



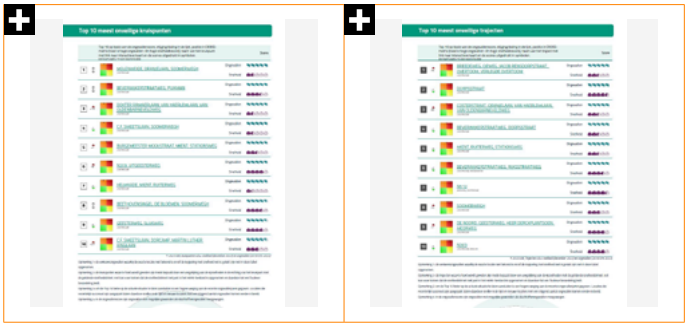

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Bloemendaal | Herinrichting Hartenlustlaan Bloemendaal | Hartenlustlaan, Kennemerweg | aanbrengen fietsstroken, rijbaan versmallen, aanleg kruispuntplateaus | 2023 | 2023 |
| Bloemendaal | Heririchting verblijfsgebied Bloemendaal aan Zee | Zeeweg | verbeteren fietsroute en fietsparkeervoorzieningen | 2023 | 2024 |
| Bloemendaal | Oplossen fietsknelpunt Leidsevaart-Bekslaan Vogelenzang | Leidsevaart, Bekslaan | aanleg fietspad over spoorwegovergang, verbeteren oversteekvoorzieningen, verplaatsen fietsbrug | 2025 | 2025 |

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Bloemendaal | Herinrichting Voorbuurt Bloemendaal | Bloemendaalseweg | versmallen rijbaan, verbeteren toegankelijkheid looproutes | 2024 | 2024 |

**Risicokaarten Castricum wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)



**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Castricum**



| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Castricum | Rijksweg, N2023 binnen de bebouwde kom | Rijksweg (Limmen) | "Verbreding fietspad, rotonde Visweg tbv woningbouw, verbetering oversteekbaarheid, uitritconstructies" | 2023 | 2024 |
| Castricum | N513 | Zeeweg | "Doorfietsroute, fietsoversteek Soomerwegh, oversteekbaarheid/ rotonde Bakkum, sluipverkeer Bakkum en Zanderij, bereikbaarheid kust" | 2026 | |
| Castricum | Doorfietsroute kern Castricum fase 1 | Soomerwegh (Castricum) | "Verbreding fietpaden, comfortverbetering uitritconstructies" | 2024 | 2024 |
| Castricum | CF Smeetslaan, zuidzijde | "tussen Duinenboschweg en ML Kingstraat (Castricum)" | CF Smeetslaan, rotonde Geesterduinweg en fietspad aan zuidzijde ten oosten hiervan. | 2024 | 2024 |
| Castricum | "Doorfietsroute kern Castricum, fase 2" | "CF Smeetslaan, tussen Soomerwegh en Dorpsstraat (incl. 2 rotondes)" | "Verbreding fietspaden, verbetering rotonde voor fietsverkeer, verbetering fietsstraat conform aanbevelingen fietsstraten bibeko," | 2024 | 2024 |
| Castricum | "Hogeweg-Kapelweg schoolroute" | Hogeweg-Kapelweg (Limmen) | Fietsstraat | 2024 | 2024 |

| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Castricum | Startingerweg | "tussen Tulpenlaantje en Krochtlaan (Akersloot)" | "Erftoegangsweg, hoofdfietsroute, schoolroute" | 2024 | 2024 |
| Castricum | Startingerweg | "tussen Krochtlaan en komgrens (Akersloot)" | "Fietsstraat, hoofdfietsroute, schoolroute" | 2025 | 2025 |
| Castricum | Doorfietsroute Limmen 1 | Westerweg ten westen van spoortlijn (Limmen) | Fietsstraat | 2024 | 2025 |
| Castricum | Doorfietsroute Limmen 2 | Westerweg ten oosten van spoortlijn (Limmen) | Fietsstraat | n.t.b. | n.t.b. |
| Castricum | "Doorfietsroute kern Castricum, fase 3" | Beverwijkerstraatweg (Castricum) | "Verbreding fietspaden, verbetering rotonde" | 2025 | 2025 |
| Castricum | Rotonde De Bloemen | De Bloemen (Castricum) | "Fietspad om rotonde, verbetering ontsluiting sportpark en Jac P Thijssecollege, verlaging autointensiteit hoofdfietsroute/ schoolroute" | 2026 | 2026 |
| Castricum | "Verwijderen paaltjes op fietspaden" | Gehele gemeente | | 2023 | 2025 |
| Castricum | "Spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg, korte termijn" | "Stationsweg-Beverwijkerstraatweg (Castricum)" | "LVO-pakket, excl. Autoluwe Dorpsstraat" | 2024 | 2024 |
| Castricum | Autoluwe Dorpstraat | Dorpsstraat (Castricum) | p.m. | n.t.b. | n.t.b. |
| Castricum | "Autoluwe Dorpsstraat, flankerend beleid Verzetsheldenbuurt" | "Verzetsheldenbuurt (o.a. (Verlegde) Overtoom, Breedeweg, Jacob Rensdorpstraat) (Castricum)" | "Volgt na keuze autoluwe Dorpsstraat" | n.t.b. | n.t.b. |
| Castricum | "Autoluwe Dorpsstraat, flankerend beleid Prinses Beatrixstraat" | Prinses Beatrixstraat (Castricum) | "Volgt na keuze autoluwe Dorpsstraat" | n.t.b. | n.t.b. |
| Castricum | "Autoluwe Dorpsstraat, flankerend beleid Stationsweg-Miënt-Ruiterweg" | "Stationsweg, Miënt, Ruiterweg (Castricum)" | "Volgt na keuze autoluwe Dorpsstraat" | n.t.b. | n.t.b. |
| Castricum | "Autoluwe Dorpsstraat, flankerend beleid overig" | "Torenstraat, Rotondes Soomerwegh, Oranjelaan-Kleibroek (Castricum)" | "Volgt na keuze autoluwe Dorpsstraat" | n.t.b. | n.t.b. |
| Castricum | "Puikman-Kramersweg-Duinenboschweg" | "Puikman-Kramersweg-Duinenboschweg (Castricum)" | Sluipverkeer weren op hoofdfietsroute | n.t.b. | n.t.b. |
| Castricum | "Van Oldenbarneveldweg-Van der Mijleweg-Bakkummerstraat" | "Van Oldenbarneveldweg-Van der Mijleweg-Bakkummerstraat (Castricum)" | Sluipverkeer weren op hoofdfietsroute | n.t.b. | n.t.b. |
| Castricum | Viaduct A9 Akersloot | Startingerweg (Akersloot) | Verbreding viaduct door RWS? | n.t.b. | n.t.b. |
| Castricum | Uitgeesterweg | Uitgeesterweg, tussen Rijksweg en Startingerweg (Castricum en Akersloot) | "RO-onderzoek vrijliggend fietspad langs 60 km/h-weg?" | n.t.b. | n.t.b. |

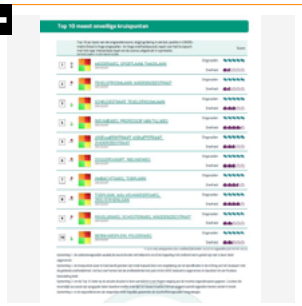
| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Castricum | "Asfaltonderhoud Van Haerlemlaan" | Van Haerlemlaan (Castricum) | "Asfaltonderhoud is gepland, herinrichting is niet gepland" | n.t.b. | n.t.b. |

**Risicokaarten Den Helder wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Den Helder**





| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Den Helder | Aanleggen fietspad Zuidwal | Zuidwal | Aanleggen van een vrijliggend fietspad | 2024 | 2025 |
| Den Helder | Voetgangersoversteek Baljuwstraat | Baljuwstraat | Oversteekplaats met druklicht | 2023 | 2023 |
| Den Helder | Voorrang op rotondes (11) | 11 rotondes | Fietsers in de voorrang op rotondes | 2024 | 2024 |
| Den Helder | Jan Verfailleweg-Waddenzeestraat rotonde | rotonde Jan Verfailleweg-Waddenzeestraat | Aanleggen rotonde | 2024 | 2025 |
| Den Helder | Fietsoversteek Huisduinerweg | Fietsoversteek Huisduinerweg | Aanleggen fietsoversteek | 2024 | 2024 |
| Den Helder | Herinrichting Zeeweg | Herinrichting Zeeweg (50-->30) | Afwaarderen Zeeweg | 2024 | 2025 |
| Den Helder | Lombokstraat | Lombokstraat schoolomgeving | Herinrichten schoolomgeving | 2024 | 2025 |
| Den Helder | Ruyghweg | Ruyghweg | Herinrichting volgens duurzaam veilig, aanbrengen VRI's | n.t.b. | n.t.b. |
| Den Helder | Torplaan | Torplaan | Aanpassen kruisingen, herinrichting volgens duurzaam veilig, vrijliggende fietspaden, verkeersremmende maatregelen aanbrengen | n.t.b. | n.t.b. |

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Den Helder | IJsselmeerstraat | IJsselmeerstraat | Aanpassen kruisingen met GOW's, aanbrengen VRI's/rotondes | n.t.b. | n.t.b. |
| Den Helder | Willemsoord/N250 | Weststraat | Aanpassen voetgangers- en fietsoversteken binnenstad □□ Willemsoord | n.t.b. | n.t.b. |
| Den Helder | Baljuwstraat | Baljuwstraat | Herinrichting volgens duurzaam veilig, aanleggen 30 km-zone, vrijliggende fietspaden | n.t.b. | n.t.b. |
| Den Helder | Prins Hendriklaan/ Polderweg | Prins Hendriklaan/ Polderweg | Aanpassen kruispunten, voetgangers- en fietsoversteken, verkeersremmende maatregelen aanbrengen | n.t.b. | n.t.b. |
| Den Helder | Texelstroomlaan | Texelstroomlaan (tussen IJsselmeerstraat en Waddenzeestraat) | Aanpassen kruispunten, verkeersremmende maatregelen aanbrengen | n.t.b. | n.t.b. |

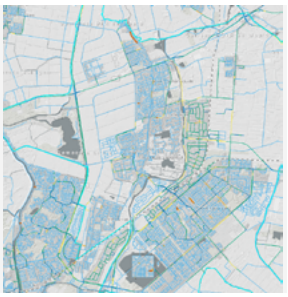
*Toelichting van gemeente Den Helder op planning*
De gemeente Den Helder is een uitvoeringsplan aan het opstellen om verkeersveiligheid op de risicowegen te verbeteren. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar het risico, maar ook naar de onderhoudsbehoefte en andere ontwikkelingen. Met behulp van het uitvoeringsplan kan er tijdig budget en capaciteit geregeld worden. Bij het herinrichten van risicowegen wordt ook gekeken of 50 km/u wegen ingericht kunnen worden als 30 km/u weg.

Verder streven wij ernaar om het fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken. Bijvoorbeeld doordat wij fietsers voorrang geven op rotondes. Ook zetten wij ons de komende jaren in om de doorfietsroute te realiseren. Met deze projecten wordt het fietsen in de gemeente veiliger.

Ook kijken we naar de mogelijkheden om nieuwe fietspaden aan te leggen, om zo doorgaand fiets en autoverkeer van elkaar te scheiden.

Met de andere wegbeheerders (Rijk en provincie) blijven we in gesprek over verkeersveiligheidsmaatregelen op de N-wegen, om zo de verkeersveiligheid in en om de gemeente Den Helder te verbeteren.

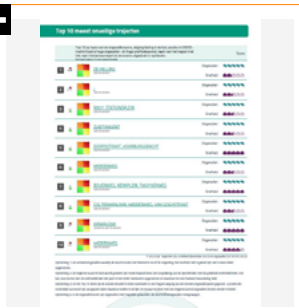
**Risicokaarten Dijk en Waard wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Dijk en Waard**

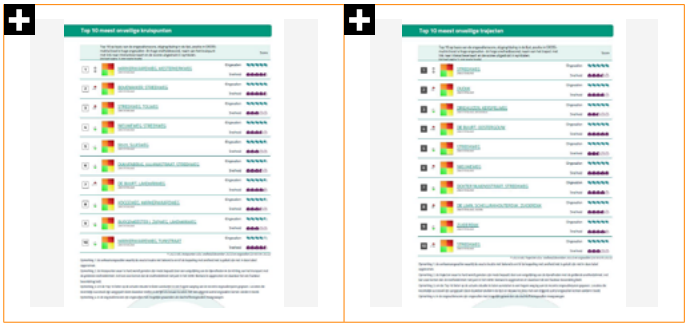




**Risicokaarten Drechterland wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)



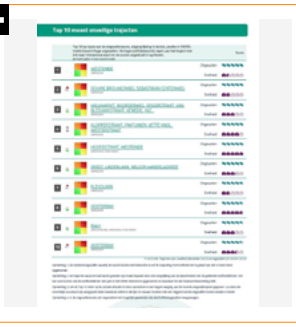
**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Drechterland**



**Risicokaarten Enkhuizen wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)




**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Enkhuizen**

**Risicokaarten Gooise Meren** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)

*Wegen*



*Toelichting Gooise Meren*

Het is moeilijk te verklaren waarom dit segment aan de Nieuwe Hilversumseweg een hoge risico-score heeft.

Via meldt twee ongevallen.

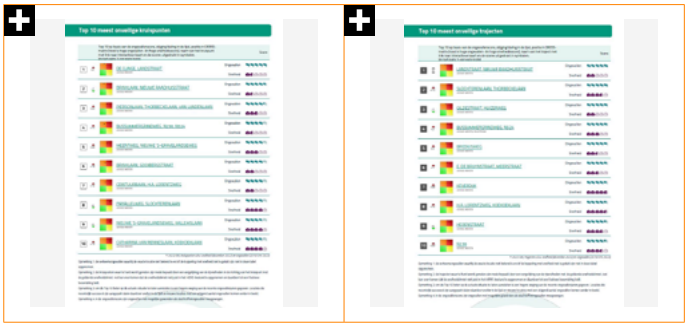
> 1 op kruispunt Nieuwe Hilversumse weg met Iepenlaan (2020)
> 1 op kruispunt Nieuwe Hilversumse met Nieuwe Spiegelstraat (2017)

De V85 (15% rijdt harder dan deze snelheid) van +- 39 km/u is twijfelachtig en lijkt volgens VIA stat aan het segment ernaast toe te behoren.

*Fietspaden*



**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Gooise Meren**



**Risicokaarten Haarlem** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)

*Wegen*



*Toelichting Haarlem*

Plesmanlaan scoort slecht omdat er in de afgelopen jaren twee ongevallen zijn geregistreerd op het kruispunt met de Meester Jan Gerritszlaan. Dit kruispunt is begin 2023 opnieuw ingericht.

De Amnesty Internationalweg wordt opnieuw ingericht als onderdeel van de aanpak van de herinrichting van de Zuiderpolder. De Professor Eijkmanlaan wordt op dit moment opnieuw ingericht.

Vergeleken met BLIQtrajecten (blackspot tabellen hieronder) mist in de risicokaart het Kennemerplein (nr. 5 bij de trajecten in BLIQ obv ongevallen) en de Zijlweg (zowel tussen Kinderhuissingel en Julianalaan, nr. 7 bij trajecten obv ongevallen als tussen Julianalaan en Randweg, nr. 9 obv ongevallen). De kruispunten uit BLIQ ontbreken allemaal als duidelijke risicolocaties, alleen de meeste locaties op de Rijkstraatweg en Schoterweg (Jan Gijzenkade, Spaarnhovenstraat, Soendaplein en Doctor Leijdsstraat) komen nog een beetje terug in de kaart....

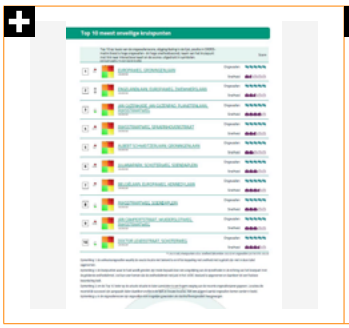
*Fietspaden*

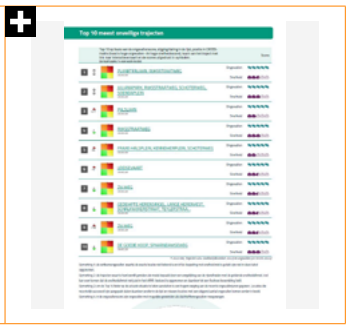


*Toelichting Haarlem*

We zien een aantal hoog risicolocaties langs de Rijksstraatweg op de kaart. De fietspaden langs de Rijksstraatweg zijn inmiddels over de hele lengte vervangen door een pad van twee meter breed en voorzien van vergevingsgezinde stoepranden. Daarmee zijn niet alle risico's weggenomen want de paden zijn nog steeds te smal voor de hoeveelheid fietsers, maar de risico's zijn wel veel lager geworden. Daarnaast vallen de risicolocaties langs de Boerhaavelaan op, daar wordt aan de noordzijde een breed fietspad gerealiseerd en aan de zuidzijde maken we de ventwegen geschikt om in twee richtingen te fietsen.

**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Haarlem**





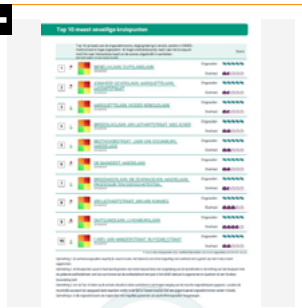
| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Haarlem | Verbetering oversteek Wagenweg | Wagenweg, Limburg van Stirumstraat | aanbrengen drempels bij oversteek naar Sacta Maria Lyceum | 2023 | 2023 |
| Haarlem | Aanleg oversteek Van Zeggelenplein | Van Zeggelenplein | Opheffen parkeervakken, aanbrengen oren ten behoeve van oversteek naar school | 2023 | 2023 |
| Haarlem | Verbeteren zichtbaarheid VOP Parklaan Zuid | Parklaan zuidzijde nabij OBS de Kring | Opheffen parkeervakken bij VOP OBS de Kring | 2023 | 2023 |
| Haarlem | Aanleg fietsstroken Leidsevaart | Leidsevaart | Aanleg fietsstroken in afwachting van herinrichting | 2023 | 2023 |
| Haarlem | Veilige loop- en fietsroutes | diverse basisscholen | Maatregelen volgens uit Veilige Schoolomgevingproject BBN | 2023 | 2026 |
| Haarlem | Verwijderen en aanpassen paaltjes fietspaden | divers | Op 220 locaties paaltjes verwijderen of beter zichtbaar maken | 2023 | 2024 |
| Haarlem | Slaperdijkweg Spaarndam | Slaperdijkweg Spaarndam | Aanleg fietsstraat | 2024 | 2025 |
| Haarlem | Meerwijk IVORIM fase A | Stresemanlaan, Briandlaan, Braillelaan | Afwaarderen 50km wegen | 2023 | 2026 |
| Haarlem | Zuid Schalkwijkerweg | Zuid Schalkwijkerweg | Aanleg fietsstraat | 2023 | 2024 |
| Haarlem | Lodewijk van Deyssellaan | Lodewijk van Deyssellaan | Aanleg fietsstraat | 2024 | 2025 |
| Haarlem | Herinrichting Boerhaavelaan | Boerhaavelaan | Aanleg doorfietsroute | 2024 | 2025 |
| Haarlem | Herinrichting Prins Bernhardlaan | Prins Bernhardlaan | Verbreden fietspaden en verbeteren oversteekbaarheid | 2025 | 2026 |
| Haarlem | Herinrichting Wilhelminastraat | Wilhelminastraat | Realisatie fietsring | 2025 | 2027 |
| Haarlem | Kruispunt Oudeweg/Fustweg | Oudeweg, Fustweg en Nijverheidsweg | verbeteren verkeersveiligheid kruispunt | 2024 | 2025 |
| Haarlem | Fietsstraat Amsterdamsevaart | Amsterdamsevaart | Aanleg fietsstraat | 2026 | 2026 |

**Risicokaarten Heemskerk Wegen en Fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Heemskerk**





| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Heemskerk | fietsstraat Jan van Kuikweg (west) | Jan van Kuikweg (west) | doorfietroute | 2023 | 2023 |
| Heemskerk | fietsstraat Jan van Kuikweg (oost) | Jan van Kuikweg (oost) | doorfietroute | 2024 | 2024 |
| Heemskerk | vrijliggende fietspaden Maerelaan | Maerelaan | doorfietroute | 2025 | 2025 |
| Heemskerk | fietsstraat Breedweer en Tolpad | Breedweerlaan, Anna Polakstraat, Tolpad | doorfietroute | 2025 | 2025 |
| Heemskerk | rotonde Jan van Kuikweg/Gerrit van Assendelftstraat | Jan van Kuikweg / Gerrit van A'delftstraat | gevaarlijke rotonde | 2026 | 2026 |
| Heemskerk | Herinrichting Waddenlaan | Waddenlaan | onheldere inrichting | 2023 | 2023 |
| Heemskerk | Herinrichting Rijksstraatweg tussen Starweg en Marquettelaan | Rijksstraatweg | onheldere inrichting | 2026 | 2026 |
| Heemskerk | Herinrichten Rijksstraatweg tussen N197 en gemeente Beverwijk, incl kruispunt doorfietsroute | Rijksstraatweg | onheldere inrichting + prov. Fietsnetwerk | 2026 | 2026 |
| Heemskerk | rotonde Duitslandlaan/ Beneluxlaan | Duitslandlaan / Beneluxlaan | gevaarlijke rotonde | 2025 | 2025 |
| Heemskerk | Fietspaden Beneluxlaan | Beneluxlaan | onveilige inrichting | 2025 | 2025 |
| Heemskerk | Kruispunt Mozartstraat-De Baandert | Mozartstraat / De Baandert | gevaarlijke kruising | 2027 | 2027 |
| Heemskerk | Gildenplein en Laan van Broekpolder (Citadel) | Laan van Broekpolder | onheldere inrichting | 2023 | 2024 |

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Heemskerk | Herinrichting Zevenhoeven | De Zevenhoeven | inrichten tot verblijfsgebied | 2024 | 2025 |
| Heemskerk | Herinrichting De Baandert tussen Tolweg en Jan van Kuikweg inclusief kruispunten | De Baandert | herinrichten drukke verkeersader | 2026 | 2027 |
| Heemskerk | Herinrichting Communicatieweg | Communicatieweg | herinrichten drukke verkeersader | 2026 | 2027 |
| Heemskerk | Kruispunt Laan van Assumburg / Jan van Kuikweg | Laan van Assemburg / Jan van Kuikweg | gevaarlijke kruising | 2028 | 2028 |
| Heemskerk | Oversteekverbeteringen centum | Centrumgebied | Voetgangersvriendelijk inrichten | 2025 | 2025 |
| Heemskerk | verwijderen / aanpassen onnodige fietspaaltjes | gemeentebreed | verhogen fietsveiligheid | 2023 | 2023 |
| Heemskerk | Herinrichten De Die naar 30km | Voonwijk De die | inrichten tot verblijfsgebied | 2025 | 2028 |
| Heemskerk | Herinrichten Hoogdorperweg | Hoogdorperweg | snelheidsmaatregelen | 2024 | 2024 |
| Heemskerk | kruispunt Starweg / Helmlaan | Helmlaan / Starweg | gevaarlijke kruising | 2026 | 2027 |
| Heemskerk | fietspaden Tolweg | Tolweg | vervangen elementenverharding in asfalt | 2029 | 2029 |
| Heemskerk | fietspaden Hoflaan | Hoflaan | vervangen elementenverharding in asfalt | 2029 | 2029 |
| Heemskerk | herinrichten Karshoffstraat | Karshoffstraat | inrichten tot verblijfsgebied | 2027 | 2027 |
| Heemskerk | herinrichten Constantijn Huygensstraat | Constantijn Huygensstraat | inrichten tot verblijfsgebied | 2027 | 2027 |
| Heemskerk | terugdringen haaksparkeren icm fiets centrum | Centrumgebied | verhogen fietsveiligheid | 2030 | 2030 |
| Heemskerk | Ongelijkvloerse oversteek station Heemskerk | Station Heemskerk | ongelijkvloerse overpad realiseren | 2029 | 2030 |
| Heemskerk | Ontbrekende schakels fietsnetwerk | gemeentebreed | Onderzoek naar en indien nodig ontbrekende schakels aanbrengen | 2027 | 2030 |
| Heemskerk | van GOW50 naar GOW30 | binnenring | betreft 50km-weg met fietsstroken | 2028 | 2030 |
| Heemskerk | rotonde Beethovenstraat-Maerelaan | Beethovenstraat / Maerelaan | gevaarlijke rotonde | 2029 | 2029 |

*Toelichting gemeente Heemskerk op geplande werkzaamheden*

De grootste risico's op het gebied van verkeersveiligheid zijn rotondes en kruispunten tussen GOW-50 met fietsers op de rijbaan.

De gehele binnenring is een GOW-50 met fietsers op de rijbaan. Mogelijk is een herinrichting tot een GOW-30 hier een oplossing.

Ontbrekende fietsschakels dienen te worden aangebracht en het is de wens om voor alle fietspaden het risicoprofiel terug te brengen naar "laag risico", en waar mogelijk de elementenverharding te vervangen door asfalt.

Voor de fietser zal de doorfietsroute duidelijk herkenbaar moeten zijn. Erftoegangswegen op doorfietstrajecten vormen we om tot fietsstraten.

“Shared-space”-inrichtingen (zoals Citadel) zullen worden heringericht tot erftoegangsweg met duidelijke scheiding tussen voetganger en rijdend verkeer.

Doorgaand verkeer door het centrum proberen we terug te dringen en ook het aantal haaksparkeervakken dient te worden verminderd.

Tenslotte willen we grijze wegen omzetten naar erftoegangsweg-30 dan wel gebiedsontsluitingsweg-30.

**Risicokaarten Heemstede Wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)



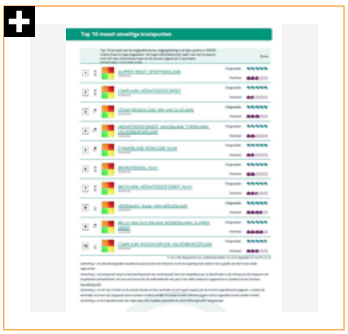
### Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Heemstede

*Toelichting Heemstede algemeen*

Twee programma's zijn belangrijk: het wegcategoriseringsplan voor heel Heemstede en het programma voor de jaarlijkse verbetering van 1 of 2 gevaarlijke oversteken.

50-wegen die buiten het wegcategoriseringsplan vallen worden op dit moment geïnventariseerd en beoordeeld op prioriteit (zoals Glipperdreef).

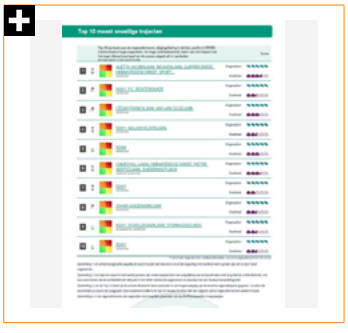
*Kruispunten blackspots Heemstede*



*Toelichting Heemstede*

1. Glipperdreef. Op dit moment geen plannen, maar naar verwachting wordt deze weg binnenkort opgenomen ivm verkeersveiligheid
2. Zandvoortselaan. Onderdeel van WCP (wegcategoriseringsplan) en wordt 30 km, uitvoering 2026
3. César Francklaan. Onderdeel WCP, wordt deels 30 km, uitvoering 2024
4. Zandvoortselaan. Onderdeel van WCP (wegcategoriseringsplan) en wordt 30 km, uitvoering 2026
5. Lanckhorstlaan. Onderdeel WCP, wordt 30 km, uitvoering 2024/2025
6. Johan Wagenaarlaan. Onderdeel WCP, wordt 30 km, uitvoering 2024
7. Zandvoortselaan. Onderdeel van WCP (wegcategoriseringsplan) en wordt 30 km, uitvoering 2026
8. Deel Heemsteedse Dreef, wordt mogelijk opgepakt via lokale en regionale woningbouwplannen

*Trajecten blackspots Heemstede*



*Toelichting Heemstede*

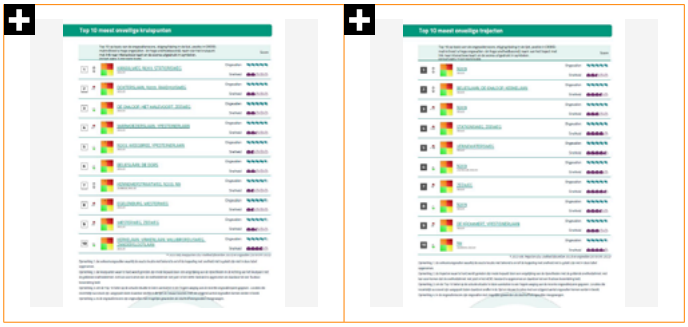
1. Oversteek verbeterd in 2020
2. Kruising verbeterd in 2022

3. Onderdeel van WCP uitvoering 2024
4. Valkenburgerlaan in pilot WCP, aansluiting op rotonde wordt meegenomen
5. Kruising Lanckhorstlaan, onderdeel WCP, uitvoering 2024/2025
6. Kruising Lanckhorstlaan, onderdeel WCP, uitvoering 2024/2025
7. Aansluiting op kruising in pilot WCP, uitvoering 2024
8. Oversteek zit in verbeterprogramma oversteken, uitvoering 2024
9. Kruising onderdeel van pilot WCP, uitvoering 2024

**Risicokaarten Heiloo wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)



**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Heiloo**



| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Heiloo | Herinrichting Zeeweg | Zeeweg | Inrichting ETW30/ GOW30 | 2024 | 2025 |
| Heiloo | Herinrichting Stationsweg | Stationsweg | Inrichting ETW30 | 2024 | 2025 |
| Heiloo | Fietsstraat Westerweg | Westerweg - Vennewatersweg tot aan gemeentegrens Limmen | Aanleggen fietsstraat ETW30 | n.t.b. | n.t.b. |
| Heiloo | Fietsstraat Westerweg | "Westerweg - Kuillaan tot aan gemeentegrens Alkmaar" | "Aanleggen fietsstraat ETW30" | n.t.b. | n.t.b. |
| Heiloo | "Herinrichting Vennewatersweg" | Vennewatersweg | "Aanleg rotonde en verbeteren kruispunten Haagbeuk, Westerweg, Lijnbaan, Hoogeweg, Ringelwikke" | n.t.b. | n.t.b. |
| Heiloo | Herinrichting Zevenhuizerlaan | Zevenhuizerlaan | Aanpassen wegprofiel en kruispunten (conform ETW30) | 2023 | 2024 |
| Heiloo | Verwijderen paaltjes fietspaden | Gehele gemeente | | 2023 | 2024 |
| Heiloo | "Kruispunt Warmoezierslaan, Ypersteinerlaan bij aanleg Zandzoom" | "Kruispunt Warmoezierslaan, Ypersteinerlaan" | Oversteekbaarheid langzaam verkeer | n.t.b. | n.t.b. |

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Heiloo | "Aansluiting A9 van Castricum naar Heiloo" | | "Beperken extra verkeer door Heiloo en Limmen agv woningbouw en zuidelijke ontsluiting Boekelermeer, voorkomen sluipverker Oosterzijweg-Dusseldorperweg" | 2028 | n.t.b. |

**Risicokaarten Hilversum** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)

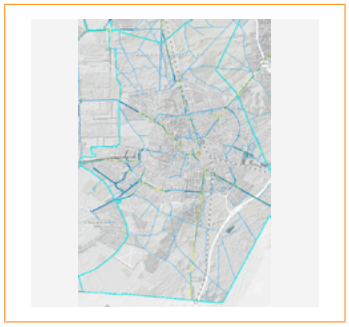
*Wegen*



*Toelichting Hilversum*

De Koningsstraat ligt in een 30 km zone en heeft dus geen 50 km regime

*Fietspaden*

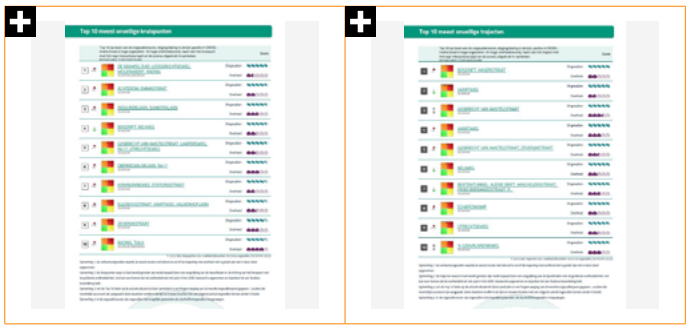


*Toelichting Hilversum*

De routes in de viewer betreffende doorfietsroutes en routes regionaal fietsnetwerk zijn niet overal juist en behoeft wijzigingen.

**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Hilversum**

*Kruispunten blackspots Hilversum*



| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| gemeente Hilversum | Verbeteren verkeersveiligheid oversteekbaarheid knooppunt Oost - Alexiatunnel | Kruispunt Liebergerweg - Kamerlingh Onnesweg | verwijderen zuidelijke oversteek en twee richtingen fietspaden rond noordelijke kans aanleggen. | 2023 | 2024 |
| gemeente Hilversum | Verbeteren fietsveiligheid rotonde Soestdijkerstraatweg | rotonde Oosteinde - Soestdijkerstraatweg | Led attentielichten voor feitsoversteken aanbrengen | 2024 | 2024 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| gemeente Hilversum | Herinrichting Kloosterlaan | Kloosterlaan | aanbrengen fietsstroken en schoolzone met 2 plateaus en 30 zone. | 2024 | 2024 |
| gemeente Hilversum | Herinrichting Gijsbrecht | Gijsbrecht van Amstelstraat | verwijderen fietspaden, aanbrengen fietsstroken en geklinkerde smalle rijloper | 2024 | 2024 |
| gemeente Hilversum | Aanleg ontbrekend fietspad Kerkelandenlaan-Franciscusweg | Kerkelandenlaan, noordzijde fietsoversteek Franciscusweg | aanbrengen ontbrekend opvang fietspad. | 2024 | 2024 |
| gemeente Hilversum | Hilversumsemeent-noord 30 km zone | Alle hofjes in Hilversumsemeent-noord | alle hofjes voorzien van 30 km snelheidsremmers en instellen 30 km zone. | 2024 | 2024 |
| gemeente Hilversum | Zuidermeent VOP, schoolzone | Zuidermeent, oversteek tpv Wandelmeent | aanbrengen verhoogde VOP | 2024 | 2024 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, centrumdeel | Spuisteeg - Kampstraat | aanleg fietsstraat | 2024 | 2024 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, buitendeel 1 (buiten buitenring) | Vreelandseweg (tussen Gijsbrecht en gemeentegrens) | verbreden/aanpassen fietspaden, verplaatsen auto aansluiting Vreelandseweg-oost op rotonde Vreelandseweg - Diependaalselaan tbv opstelruimte voor de fiets, aanpassen fietsaansluiting Bodemanstraat op rotonde Vreelandseweg - Gijsbrecht en aanbrengen attentie verhogende maatregelen thv de fietsoversteken rond deze rotonde. | 2024 | 2024 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, buitendeel 2 (buiten buitenring) | Loosdrechtseweg & Molenmeent (tussen Diependaalselaan en gemeentegrens). | verbeteren fietspaden | 2024 | 2024 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | Herenstraat | aanleg fietsstraat | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | 's-Gravelandseweg (vanaf Melkpad tot gemeentegrens) | verbeteren fietspaden | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | Melkpad | verbeteren fietspaden | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | Kerkbrink | verbeteren fietspaden | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | Oude Torenstraat en 's-Gravelandseweg (tot Melkpad) | verbeteren fietspaden | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | Kruispunten Oude Torenstraat - Kerkbrink & Vaartweg -Havenstraat | Verbeteren opstelmogelijkheid en doorstroom voor fietsers | 2025 | 2025 |

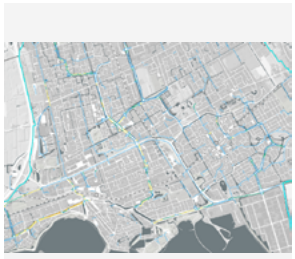
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | Havenstraat & Bosdrift (incl. kruispunten met Taludweg en Hilvertsweg) | aanleg fietsstraat incl voorrangsregeling tpv de kruisingen | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | Taludweg & Beetslaan | aanleg fietsstraat | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | Loosdrechtseweg (tussen Taludweg en Gijsbrecht, excl. kruispunt Gijsbrecht). | verbredenfietsstroken | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | Bodemansstraat (excl. kruispunten Loosdrechtseweg en Vreelandseweg, inclusief bocht richting Zeverijnstraat) | aanleg fietsstraat | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | kruispunt Taludweg - Loosdrechtseweg - Bodemanstraat | verbeteren fietspoversteek / verbreden middengeleider | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Wijdemeren-Hilversum, resterend deel | Loosdrechtseweg (tussen Gijsbrecht en Diependaalselaan, incl. kruispunten) | verbreden fietspad westzijde | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | fietsroute Emmastraat | Emmastraat - Achterom | doortrekken rode fietsloper over aansluiting Achterom | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | oversteek Kleine Drift Minckelerstraat | Minkelerstraat | verbreden middengeleider tbv fietsopstelplek | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | 30 km zone J vd Heijdenstraat | Jan van der Heijdenstraat, tussen kruispunt met Eemnesserweg en rotonde Larenseweg | verbeteren 30 km zone / herinrichten als 50 km met vrijliggende fietspaden | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Verbetering 30 zone J van Campenlaan | J van Campenlaan | Extra drempels tbv upgrade naar volledig duurzaam veilig 30km zone | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Verlagen snelheden Van Cuypersplein | Jacob van Campenlaan, Dr Cuypersplein | Snelheidsremmende maatregelen | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Verbeteren 30 zone Koningsstraat | Koningsstraat, tussen Havenstraat en Emmastraat, inlc kruising Koningsstraat en Neuweg overzichtelijk maken vanaf Neuweg | aanleg fietsstraat / extra drempels tbv upgrade naar volledig duurzaam veilig 30km zone | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Opwaarderen Esso rotonde | kruising Vaartweg, Loosdrechtseweg (Esso rotonde) | inrichten als volwaadige rotonde met fietsers in de voorrang | 2025 | 2025 |
| gemeente Hilversum | Doorfietroute Hilversum - Amersfoort | Mussenstraat | aanleg fietsstraat | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Doorfietroute Hilversum - Amersfoort | Liebergerweg (vanaf kruispunt Kamerl. Onnesweg tot Zuiderweg (tot aan Kleine Drift) | aanleg fietsstraat | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Doorfietroute Amsterdam-Hilversum | Fietspad langs spoor (vanaf Schoolstraat) & Lage Naarderweg & Mies Bouwman-b. | aanpassen fietspaden | 2026 | 2026 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| gemeente Hilversum | Doorfietroute Amsterdam-Hilversum | Kruispunt Mies Bouwman-b. - Nieuwe Crailoseweg | aanpassen fietspaden | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Doorfietroute Amsterdam-Hilversum | Schapenkamp & Koninginneweg | aanpassen fietspaden | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Doorfietroute Amsterdam-Hilversum | Kruispunt Koniginneweg - Schoolstraat | aanleg fietsrotonde | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | LVO Soestdijkerstraatweg | Aanpassen spoorwegovergang Soestdijkerstraatweg | verbreden fietspaden tpv spoorwegovergang | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Aanpassing Kleine Spoorbomen | Noorderweg | volledig ombouwen van 50 naar 30 km | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Aanpassing Kleine Spoorbomen | Simon Stevinweg | volledig ombouwen van 50 naar 30 km | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Aanpassing Kleine Spoorbomen | kruising Hooge Larenseweg met Noorderweg | herinrichten kruising | 2026 | 2026 |
| aanb | Aanpassing Kleine Spoorbomen | Snelliuslaan/plein | aanbrengen extra drempels | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Aanpassing Kleine Spoorbomen | kruising Huygensstraat / S. Stevinweg | aanbrengen plateau | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Aanpassing Kleine Spoorbomen | kruising Noorderweg - Larenseweg - Kleine Drift | aanbrengen plateau | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Aanpassing Kleine Spoorbomen | Koninginneweg | volledig ombouwen van 50 naar 30 km | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Verbeteren 30 zone Lorentzweg | Lorenzweg | plateaus aanpassen, 2 nieuwe aanbrengen, uitritconstructie en parkeervakken | 2026 | 2026 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute H - Huizen | Rotonde Jan v/d Heijden - Larenseweg | verhoogd aanleggen fietspaden rondom rotonde | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute H - Huizen | Larenseweg zuid (tussen Eemnesserweg en Jan v/d Heijdenstraat) en Larensweg midden (tussen Jan v/d Heijdenstraat en Johannes Geradtsweg). | aanleg brede fietsstroken (zuid) en aanleg fiettsstraat (midden) | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute H - Huizen | Kruispunt Johannes Geradtsweg - Larenseweg. | aanpassen fietsoversteken en fiets opstelruimte VRI | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute H - Huizen | Larenseweg noord (tussen Johannes Geradtsweg en gemeentegrens) | verbreden en aanpassen fietspad | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute H - Huizen | Zuiderweg (tussen Kleine Drift en Eemnesserweg, incl. kruispunt Larenseweg). | aanleg fietsstraat en aanpassen aansluiting Larenseweg | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute H - Huizen | fietskruising Oosterspoor plein (fb) | kruising verhoogd uitvoeren en herinrichten | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | Aanpassen Radiaal, Bosdrift | Bosddrift/Havenstraat (radiaal) | ombouw naar fietsstraat | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | Aanpassen Radiaal, Bosdrift | Bosdrift | aanleg als koele route | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | tot 30 km zone inrichten | Liebergerweg (vanaf kruispunt Kamerl. Onnesweg tot A. Fokkerweg) | aanbrengen drempels en plateaus | 2027 | 2027 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| gemeente Hilversum | Oversteekbaarheid K Onnesweg | Kamerlingh Onnesweg, Lorentzweg | aanpassen middengeleiders | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | Oversteekbaarheid K Onnesweg | Kamerlingh Onnesweg, Minckelersstraat | verhoogd uitvoeren doorgaande fietspaden langs K. Onnesweg | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | Oversteekbaarheid K Onnesweg | Kamerlingh Onnesweg (buitenring) | op diverse plaatsen middengeleiders aanbrengen | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | Volwaardige aansluiting Schuttersweg | Vaartweg, Schuttersweg | onderzoek/realisatie linksaf mogelijkheid vanuit de Schuttersweg naar de Vaartweg | 2027 | 2027 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Utrecht - Hilversum | Utrechtseweg tot centrum | Gehele tracé dient nog nader onderzocht te worden | 2028 | 2028 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Utrecht - Hilversum | Wandelpad, bottleneck verruimen en ala fietsstraat inrichten | bottleneck verruimen en als fietsstraat inrichten | 2028 | 2028 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Utrecht - Hilversum | Emmastraat (Koningsstr./ Utrechtseweg) | mogelijk vervangen trottoirbanden door geleidebanden | 2028 | 2028 |
| gemeente Hilversum | Doorfietsroute Utrecht - Hilversum | Rotonde Gijsbrecht van Amstel, Utrechtseweg | fietspaden verhoogd aanbrengen | 2028 | 2028 |
| gemeente Hilversum | Oversteek Melkmeent | Hilversumse Meentweg, Melkmeent | Beveiligen fietsoversteek dmv aanleg middengeleider en plateau | 2028 | 2028 |
| gemeente Hilversum | Oversteekbaarheid 's Gravelandseweg | s Gravelandseweg (radiaal) | verbreden middengeleiders bij aansluiting Koninginneweg | 2028 | 2028 |
| gemeente Hilversum | Verbeteren 30 km zone Erfgooiersstraat (noordelijke randweg) | Erfgooiersstraat | aanbrengen extra drempels en plateaus | 2028 | 2028 |
| gemeente Hilversum | Fietsontsluiting Oosterengweg Ter Gooi ziekenhuis | Oosterengweg - Laan van ter Gooi | Aanbrengen fiets en voetgangers oversteekmogelijkheid naar Laan van ter Gooi | 2028 | 2028 |
| gemeente Hilversum | Verbeteren 30 km zone Laapersweg | Laapersweg | extra drempels en plateaus | 2028 | 2028 |

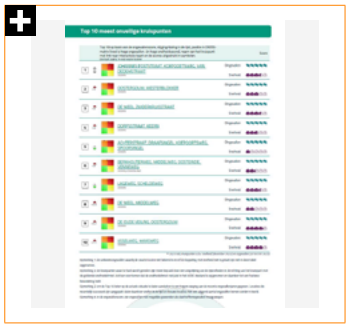
**Risicokaarten Hoorn wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Hoorn**

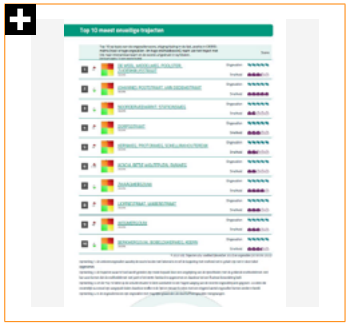
*Kruispunten blackspots Hoorn*



*Toelichting Hoorn*

1. Koepoortsweg – van Dedemstraat = Reconstructie fietsstraat Koepoortsweg + Verbreden fietsstroken Johannes Poststraat 2024-2028
2. Oostergouw – Westerblokker = Herinrichting kruispunt 2023
3. De Weel – Zuiderkruisstraat = Gebiedsontwikkeling Pelmolenpad 2025-2026. Pakken mogelijk bij aanpassing fietsinfra De Weel ook dit kruispunt aan 2024.
4. Dorpsstraat – Keern = Onderzoek 2023-2024 Keern als fietsstraat/GOW30 met fietsers op rijbaan en daarmee verbeteren veiligheid op alle aansluitingen.
5. Draafsingel – Koepoortsweg = Draafsingel-Spoorsingel GOW50>GOW30 planning nog niet bekend / Koepoortsweg>Fietsstraat 2028
6. Rotonde Berkhouterweg – Middelweg = Aanpassingen fietspaden en markering 2023
7. Lageweg – Scheldeweg = Geen geplande maatregelen
8. Rotonde De Weel – Middelweg = Aanpassing fietsinfra De Weel
9. Oude Veiling – Oostergouw = Omvormen voorrangskruispunt naar rotonde 2024-2025
10. IJsselweg – Maasweg = Reconstructie voorrangskruispunt naar compact kruispunt met VRI 2023-2024

*Trajecten blackspots Hoorn*



*Toelichting Hoorn*

1. De Weel = Verbeteren fietsinfra 2024-2025
2. van Dedemstraat – Koepoortsweg - Johannes Poststraat = Reconstructie fietsstraat Koepoortsweg 2026-2030 / Verbreden fietsstroken Johannes Poststraat 2025-2026 / Aanpassing van Dedemstraat (Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn) 2028
3. Noorderveemarkt – Stationsweg = Gebiedsontwikkeling Poort van Hoorn vanaf 2028
4. Dorpsstraat = Verkenning naar in de toekomst omvormen naar GOW30 2023 in het kader van Actieplan Fiets (vaststelling 2024)

5. Kernweg en omgeving = Geen geplande maatregelen
6. Betje Wolffplein = Project Kansen voor Kersenboogerd 2023-2030
7. Zwaagmergouw = Geen geplande maatregelen maar we verbeteren wel de voetgangersoversteekplaatsen in 2023
8. Liornestraat – Wabenstraat = Geen geplande maatregelen
9. Wogmergouw = Geen geplande maatregelen maar we verbeteren wel de voetgangersoversteekplaatsen 2023
10. Keern = Verkenning 2023-2024 Keern als fietsstraat/GOW30 met fietsers op rijbaan en daarmee verbeteren veiligheid op alle aansluitingen. Verkenning in het kader van Actieplan Fiets (vaststelling 2024)

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Hoorn | Fietspad de Weel | De Weel (tussen Middelweg en Zuiderkruisstraat) | Verbeteren verkeersveiligheid van het fietspad door verwijdering betonblokken en ophogen fietspad. Daarnaast worden de voorrangssituaties verduidelijkt voor zijwegen en op oversteekplaatsen. | 2024 | 2024 |
| Hoorn | Fietsonderdoorgang Provincialeweg-Keern | Provincialeweg-Keern | Ongelijkvloerse fietsverbinding heft een gelijkvloerse onveiligere verbinding met lange wachttijden op. | 2028 | 2028 |
| Hoorn | Spooronderdoorgang Provincialeweg-De Weel | Nieuwe verbindingsweg tussen Provincialeweg-De Weel | De route naar de binnenstad via het Keern wordt opgeheven en hiervoor in de plaats komt ten westen een nieuwe verbinding. De nieuwe autoweg zal ongelijkvloers met het spoor kruizen wat een verkeersveiligheidswinst oplevert. | 2028 | 2028 |
| Hoorn | Reconstructie kruispunt Maasweg-IJsselweg | Kruispunt Maasweg-IJsselweg | Reconstructie van voorrangskruispunt naar kruispunt geregeld met VRI. Is een van de top10 'blackspot' locaties uit de BLIQ rapportage. | 2023 | 2024 |
| Hoorn | Reconstructie Rotonde Rozenbuurt | Kruispunt Oude Veiling-Oostergouw | Reconstructie van voorrangskruispunt naar rotonde. Hier sluit een nieuwe woonwijk aan op het bestaande kruispunt waardoor een veiligere situatie voor fietser en voetgangers urgenter is geworden. | 2024 | 2025 |
| Hoorn | Verbreding fietspaden Provincialeweg | Provincialeweg | Verbreding fietspaden, toepassen rode kleur, toepassen as- en kantmarkering. | 2023 | 2024 |
| Hoorn | Kantmarkering doorfietsroutes | Doorfietsroutes | Toepassen kantmarkering op fietspaden onderdeel van het doorfietsnetwerk die voorlopig niet in aanmerking komen voor reconstructie. | 2023 | 2025 |
| Hoorn | Plateau Beurtschip-Schoener | Kruispunt Beurtschip-Schoener | Deze straat is een ETW30 met nog asfalt verharding. Op het benoemde kruispunt wordt een klinkerplateau toegepast om de regel 'rechts heeft voorrang' te verduidelijken. | 2024 | 2025 |
| Hoorn | Plateau Golden Deliciouslaan-Emgardlaan | Kruispunt Golden Deliciouslaan-Emgardlaan | Deze straat is een ETW30 met nog asfalt verharding. Op het benoemde kruispunt wordt een klinkerplateau toegepast om de regel 'rechts heeft voorrang' te verduidelijken. | 2024 | 2025 |

| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Hoorn | Plateau Golden Deliciouslaan-Goudreinetlaan | Kruispunt Golden Deliciouslaan-Goudreinetlaan | Deze straat is een ETW30 met nog asfalt verharding. Op het benoemde kruispunt wordt een klinkerplateau toegepast om de regel 'rechts heeft voorrang' te verduidelijken. | 2024 | 2025 |
| Hoorn | Plateau Bramleylaan-Jonathanlaan | Kruispunt Bramleylaan-Jonathanlaan | Deze straat is een ETW30 met nog asfalt verharding. Op het benoemde kruispunt wordt een klinkerplateau toegepast om de regel 'rechts heeft voorrang' te verduidelijken. | 2024 | 2025 |
| Hoorn | Plateau Bramleylaan-Coxlaan | Kruispunt Bramleylaan-Coxlaan | Deze straat is een ETW30 met nog asfalt verharding. Op het benoemde kruispunt wordt een klinkerplateau toegepast om de regel 'rechts heeft voorrang' te verduidelijken. | 2024 | 2025 |
| Hoorn | Markering fietspaaltjes | Divers | Op hoofdroutes routes worden de paaltjes voorzien van (betere) markering. | 2023 | 2026 |
| Hoorn | Vervangen fietspaaltjes | Divers | Op alle (met prioriteit drukkere) fietsroutes verwijderen we verouderde (beton/vaste-)palen die in het verleden zijn geplaatst en niet aan de recentere eisen voldoen. Waar verwijdering veel overlast geeft worden palen toegepast die beter opvallen en bij voorkeur flexibel zijn. | 2023 | 2026 |
| Hoorn | Herinrichting Poortwachter | Poortwachter | Reconstructie GOW50>GOW30 | 2025 | 2026 |
| Hoorn | Herinrichting Torenwachter | Torenwachter | Reconstructie GOW50>GOW30 | 2025 | 2026 |
| Hoorn | Herinrichting Nachtwachter | Nachtwachter | Reconstructie GOW50>GOW30 | 2025 | 2026 |
| Hoorn | Postiljon afwaarderen naar 30km/u | Postijon | Postiljon GOW50>ETW30 | 2025 | 2028 |
| Hoorn | Herinrichting Westerdijk (Galgenbocht-Hogevest) | Westerdijk tussen Galgenbocht en Hogevest | Wijziging profiel van ETW60 met smalle fietsstroken naar GOW50 met brede fietsstroken en snelheidremmende maatregelen | 2024 | 2026 |
| Hoorn | Herinrichting Westerdijk (Hogevest-West) | Westerdijk tussen Hogevest en West | ETW30 nu nog in asfalt > klinkerverharding | 2024 | 2026 |
| Hoorn | Reconstructie Westerdijk-De Hulk | Kruispunt Westerdijk en De Hulk | Verkeersveiliger maken kruispunt ivm toekomstige aansluiting langzaam verkeer stadsstrand. | 2024 | 2026 |
| Hoorn | Fietspad De Weel (Keern-Tunnel) | De weel tussen Keern en Zuiderkruisstraat | GOW50 weg met tussen fietspad en weg betonnen blokken. Deze blokken gaan we verwijderen en trekken het fietspad omhoog zodat er een fysieke scheiding blijft tussen auto en fietspad maar de fietser geen blokken meer op het fietspad heeft. | 2024 | 2025 |

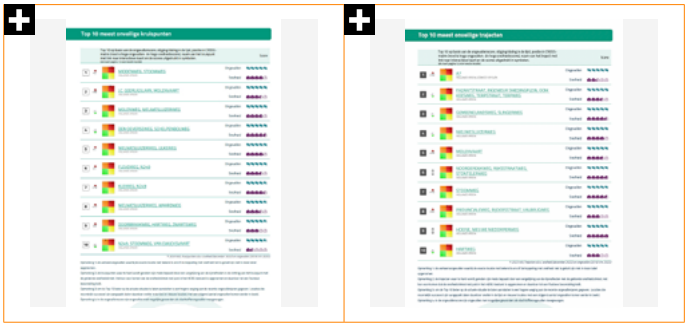
| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Hoorn | Fietsstraat Keern( Provincialeweg-Van Dedemstraat) | Keern tussen Provincialeweg en van dedemstraat | Reconstructie Keern tussen provincialeweg en van Dedemstraat naar fietsstraat als onderdeel van de uitwerking van de nieuwe binnenstadstoegang in Hoorn | 2026 | 2030 |
| Hoorn | Vrijliggend fietspad Dampten | Dampten | Op dit moment rijdt de fietser tussen busverkeer op fietsstroken. We werken aan een vrijliggende fietsvoorziening voor de veiligheid van fietsers. | 2026 | 2030 |
| Hoorn | Fietspaden Patio-Pergola-Prieel | Patio Pegola Prieel | Kwaliteitsverbetering van het fietspad in het kader van de Kansen van de Kersenboogerd. | 2024 | 2030 |
| Hoorn | Herinrichting Tweeboomlaan | Tweeboomlaan | Tweeboomlaan is nog niet volledig duurzaamveilig als ETW30 ingericht. Dat zal bij rioleringsonderhoud gaan gebeuren. | 2024 | 2030 |
| Hoorn | Herinrichting Johannes Poststraat | Johannes Poststraat | Verbreden fietsstroken en aanbrengen snelheidremmende maatregelen | 2024 | 2030 |
| Hoorn | Herinrichting Venenlaan | Venenlaan | Duurzaam Veilig ETW30 | 2024 | 2030 |
| Hoorn | Herinrichting Stijl-Messing-Groef | Stijl Messing Groef | Verbeteren fietsverbinding | 2024 | 2030 |
| Hoorn | Herinirchting Ekster Lijster Zaanweg | Ekster Lijster Zaanweg | Verbeteren fietsverbinding | 2024 | 2030 |
| Hoorn | Verbreden fietspad Blokmergouw | Blokmergouw | Ivm aansluiting nieuwbouw verbreden fietspaden langs de Blokmergouw | 2025 | 2025 |
| Hoorn | Verbeteren Fietsverbinding naar Zevenhuis | Verbinding Zevenhuis-Bangert en Oosterpolder | Verbeteren fietsverbinding | 2026 | 2026 |
| Hoorn | Verbeteren fietsverbinding Het Erf | Het Erf | Verbeteren fietsverbinding | 2026 | 2026 |
| Hoorn | Herinrichting Rijnweg | Rijnweg | Reconstructie GOW50>GOW30 | 2025 | 2025 |
| Hoorn | Herinrichting Kolenbergstraat | Kolenbergstraat | Reconstructie GOW50>GOW30 | 2024 | 2024 |
| Hoorn | Fietsstraat Koepoortsweg | Koepoortsweg | Reconstructie Koepoortsweg tot fietsstraat. (drukste fietsroute van de gemeente Hoorn) | 2026 | 2030 |
| Hoorn | Fietsstraat Vredehofstraat | Vredehofstraat | Reconstructie van de Vredehofstraat om de verbinding tussen Koepoortsweg richting Vredehoftunnel te verduidelijken. | 2026 | 2030 |
| Hoorn | Reconstructie kruispunt Huesmolen-Poortwachter | Kruispunt Huesmolen-Poortwachter | Verkleinen kruispunt door verwijdering voorsorteervakken maakt de op dit moment GOW50 weg beter oversteekbaar. | 2024 | 2026 |
| Hoorn | Fietspad Berkhouterweg | Berkhouterweg | Groot onderhoud, kwaliteit verbeteren fietspad | 2024 | 2024 |

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Hoorn | Fietspad Venneweg | Venneweg | Groot onderhoud, kwaliteit verbeteren fietspad | 2024 | 2024 |
| Hoorn | Schoolzoneprojecten | Divers | Op 50 km/u ontsluitingswegen worden op verschillende locaties de komende jaren schoolzones gerealiseerd. | 2023 | 2030 |
| Hoorn | Projecten volgend uit Actieplan Fiets (vaststelling 2024) | Divers | Herziening wegencategorsering, invoering GOW30 en fietsstraten en algemene kwaliteitsverbetering fietspaden en fietsroutes. | 2024 | 2030 |
| Hoorn | Wegen | Divers | Bij wegonderhoud worden verkeerssituaties geoptimaliseerd. | 2023 | 2030 |
| Hoorn | Riolering | Divers | Bij rioolonderhoud worden verkeerssituaties geoptimaliseerd. | 2023 | 2030 |

**Risicokaarten Hollands Kroon wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)



**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Hollands Kroon**



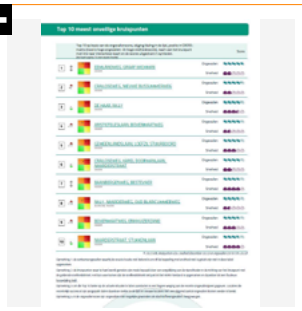
| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Hollandse Kroon | Aanleggen fietspad Randweg, Anna Paulowna | Randweg | Aanleggen van een vrijliggend fietspad | | |
| Hollandse Kroon | Verbeteren verkeersveiligheid Westerland | Koningsweg, Poelweg, Westerlanderweg | | 2024 | |
| Hollandse Kroon | Verbeteren verkeersveiligheid Elft Hippolytushoef | Elft, Koningstraat | | 2024 | |
| Hollandse Kroon | Verbeteren verkeersveiligheid Bosstraat Winkel | Bosstraat | | 2023 | |
| Hollandse Kroon | Verbeteren verkeersveiligheid Nieuwesluizerweg | Nieuwesluizerweg | | 2024 | |

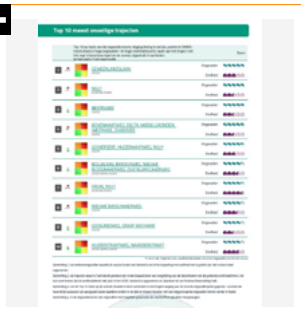
**Risicokaarten Huizen wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Huizen**





**Risicokaarten Koggenland** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)

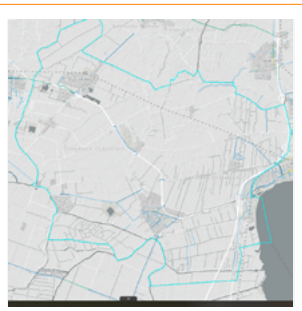
*Wegen*



*Toelichting Koggenland*

Noorddijkerweg tussen De Leet en de Drechterlandsedijk in Ursem is in 2022 heringericht met extra verkeersmaatregelen.

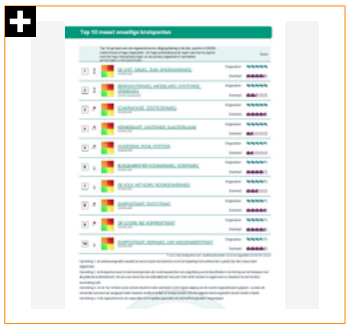
*Fietspaden*



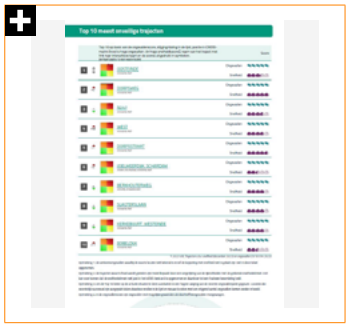
*Toelichting Koggenland*

- Fietspad in de Rietsikkel in De Goorn is in 2021 verbreed naar 3 meter
- Fietspad langs de Buitenroede tussen De Droomgaard en fietstunnel van de N194 in De Goorn is in 2021 verbreed naar 3,5 meter.
- Fietspad langs de Buitenroede tussen De Droomgaard en Het Veer in Avenhorn wordt in 2024 verbreed van 2,5 meter naar 3,5 meter
- Fietspad langs de Dwingel tussen de Buitenroede en de Dorsvlegel in De Goorn is in 2021 verbreed van 2,5 meter naar 3,5 meter;
- Fietspad langs de Dwingel tussen de Dorsvlegel en Kantbeugel in De Goorn wordt in 2024 verlengd tot aan de Vijverhof en verbreed van 2,5 meter naar 3,5 meter.

**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Koggenland**



- Het kruispunt De Leet, Singel, Zuid-Spierdijkerweg (nr. 1) is in 2019 heringericht en in 2020 zijn er bij dit kruispunt nog aanvullende verkeersmaatregelen aangebracht;
- Het kruispunt Berkhout, Middelweg, Oosteinde, Venneweg (nr. 2) ligt in de gemeente Hoorn en is van de gemeente Hoorn. In BliQ komt de gemeentegrens niet overeen met de werkelijke gemeentegrens;
- Het kruispunt Scharwoude Zesstedenweg (nr. 3) betreft waarschijnlijk het kruispunt (rotonde) N247 – Scharwoude – Grosthuizen. Dit kruispunt staat naar verwachting onjuist in de top 10, omdat ongevallen op een onjuiste locatie geregistreerd zijn. Over de Zesstedenweg rijden onder normale omstandigheden maar ongeveer 200 motorvoertuigen per werkdag;
- Het kruispunt Huigendijk, N508, Oostdijk (nr. 5) is van de provincie Noord-Holland.



Voor het Oosteinde (nr. 1), Kerkebuurt en Westeinde (nr. 9) in Berkhout starten wij dit jaar een nader onderzoek om na te gaan of op deze wegen een verkeersveiligere weginrichting mogelijk is;

- Aan de Dorpsweg (nr. 2) in Hensbroek wordt in 2024 groot onderhoud uitgevoerd en worden daar extra chicanes en/of wegversmallingen aangebracht (Dit staat al in het excelbestand en in het uitvoeringsprogramma);
- De N247 (nr. 3) is van de provincie Noord-Holland;
- De Berkhouterweg (nr. 7) ligt in de gemeente Hoorn en is van de gemeente Hoorn. In BliQ komt de gemeentegrens niet overeen met de werkelijke gemeentegrens.

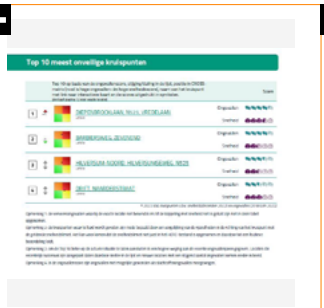
| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Koggenland | Groot onderhoud "Scheepswijk" Obdam | Weerestraat, Vlet, Praam, Kloet en Boeier | Aanbrengen 30 km/h-kruispuntplateaus, 30 km/h-drempels en uitritconstructies | 2023 | 2023 |
| Koggenland | Groot onderhoud "Bloemenwijk" Obdam | Tulpenstraat, Ranonkelstraat, Irisstraat, Gladiolenstraat, Crocusstraat en Anemonenstraat | Aanbrengen 30 km/h-kruispuntplateaus, 30 km/h-drempels en uitritconstructies | 2024 | 2024 |
| Koggenland | Groot onderhoud "Dorpsweg" Hensbroek | Dorpsweg, Julianaweg en Kwakelweg | Aanbrengen chicanes en/of wegversmallingen | 2024 | 2024 |
| Koggenland | Groot onderhoud "Vogelwijk" Obdam | Weerepad, Reigerlaan, Patrijs, Merel, Lijster, Lepelaar, Leeuwerik, Kwikstaart, Koperwiek, Kievit, Grutto en Fazant | Aanbrengen 30 km/h-kruispuntplateaus, 30 km/h-drempels en uitritconstructies | 2024 | 2024 |
| Koggenland | Groot onderhoud Grosthuizen | Grosthuizen | Drempels vervangen voor wegversmallingen of chicanes | 2024 | 2024 |
| Koggenland | Groot onderhoud Burg. Beemsterboerstraat e.o. Berkhout | Burg. Beemsterboerstraat, Burg. Beststraat, Burg. de Voslaan en Berkenweide | Aanbrengen 30 km/h-kruispuntplateaus, 30 km/h-drempels en uitritconstructies | 2026 | 2026 |
| Koggenland | Voetpad Julianaweg Hensbroek | Julianaweg tussen de Dorpsweg en de te realiseren nieuwbouwwijk Pioenhof | Aanbrengen voetpad | 2025 | 2025 |
| Koggenland | Aanpassen kruispunt Dwingel - Vijverhof in De Goorn en verbreden fietspaden langs Dwingel en Buitenroede | Kruispunt Dwingel - Vijverhof en Dwingel en Buitenroede | Aanbrengen 30 km/h-kruispuntplateau en aanpassen en verbreden fietspaden | 2024 | 2024 |

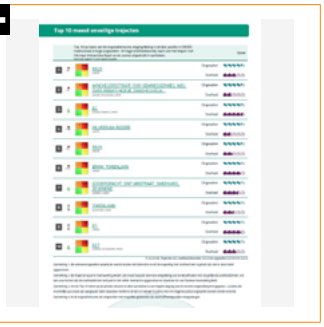
**Risicokaarten Laren wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Laren**



**Risicokaarten Medemblik** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)

*Wegen*



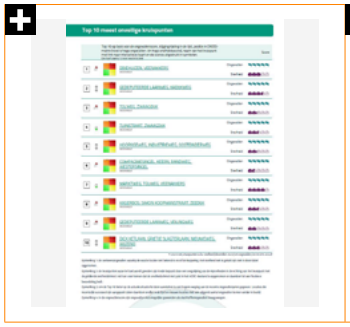
*Toelichting gemeente Medemblik*

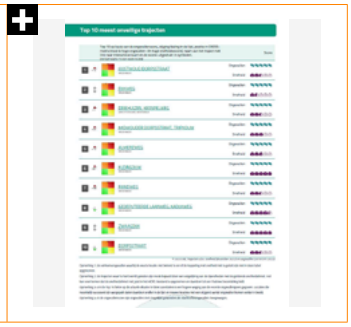
Enkele risicovolle kruispunten ontbreken in risicokaart. De toevoeging van BLIQ top-10 is wenselijk.

*Fietspaden*



**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Medemblik**





**Risicokaarten Opmeer wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)

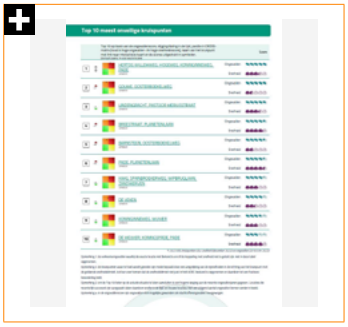


*Toelichting Opmeer risicokaarten*

Over het algemeen kan gesteld worden dat Opmeer een veilige gemeente is. De wegen hebben een laag tot gemiddeld risicoprofiel.

**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Opmeer**

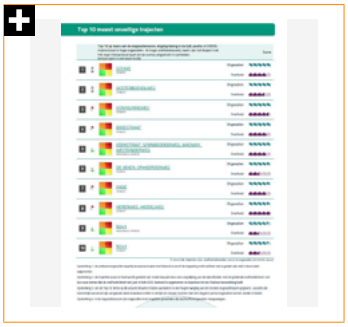
*Kruispunten blackspots Opmeer*



*Toelichting gemeente Opmeer op top 10 blackspot kruispunten*

Bovenaan op de lijst met gevaarlijkste punten staat het kruispunt Hertog Willemweg, Hogeweg, Pade, Koninginneweg. In 2011 is het kruisingsvlak verkleind, ondanks dat gebeuren er nog regelmatig ongelukken. Nummer twee op de lijst is de Oosterboekelweg, hier gaat het gemiddeld één keer per jaar fout. Bij alle ongevallen wordt getracht de oorzaak te achterhalen en te bepalen of de inrichting van de weg verbeterd kan worden.

*Trajecten blackspots Opmeer*



| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Opmeer | Kruispunt Wuiver-Gruttostraat | Kruispunt Wuiver-Gruttostraat | De verkeerssituatie in een deel van het centrumgebied van Spanbroek wordt als onprettig ervaren. De belangrijkste knelpunten zijn de snelheid van autoverkeer, de route voor landbouwvoertuigen en openbaar vervoer in relatie tot de veiligheid van fiets- en voetgangers. Dit geldt met name voor het kruispunt Wuiver-Gruttostraat-Herenweg. | 2024 | |
| Opmeer | Kruispunt Breestraat-Lindengracht | Kruispunt Breestraat-Lindengracht | De verkeersituatie op en rondom het kruispunt Lindengracht-Breestraat, waaronder het eenrichting op de Lindengracht, is krap, en wordt daardoor als onveilig/ niet prettig ervaren. Het kruispunt is krap en slecht te overzien. Het eenrichtingverkeer wordt met enige regelmaat genegeerd. Omdat de weg druk is worden de aanwezige parkeerplaatsen beperkt gebruikt. | 2025 | |
| Opmeer | inrichting Breestraat | Breestraat | De Breestraat wordt als knelpunt ervaren door snelheid van een deel van het verkeer en de verkeerssituatie op meerdere kruispunten. De Breestraat wordt gezien als ontsluitingsweg, waardoor er iets harder gereden wordt en men ook denkt voorrang te hebben. Het leegstaande museum zorgt bovendien voor een lange rechtstand waar niets gebeurd, zodat men iets harder rijdt. De hoge snelheid is op dit stuk gemeten. De kruispunten zijn bovendien niet gelijk van inrichting. Er zijn geen ongevallen bekend. | 2025 | 2026 |

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Opmeer | inrichting Koninginneweg | Koninginneweg | De inrichting van de Koninginneweg zorgt met enige regelmaat voor opmerkingen. De weg is ingericht met zogenaamde straatjuwelen, palen op een eilandje waar het autoverkeer tussendoor slingert en het fietsverkeer achter langs kan. De straatjuwelen zijn geplaatst om de snelheid van het autoverkeer te beperken , maar er wordt versneld om niet te hoeven wachten op een tegenligger. Ook wordt er geparkeerd tegen de juwelen, met als gevolg dat de fietser de straat op gedwongen wordt, maar ook met enige regelmaat het trottoir kiest. Het parkeren op de weg gebeurt omdat er tekort parkeerplaatsen naast de weg zijn. Er wordt ook regelmatig gedeeltelijk op het trottoir geparkeerd. Er zijn twee ongevallen geregistreerd, maar hier zijn geen gegevens van bekend. | 2023 | |
| Opmeer | inrichting Herenweg-Middelweg | Herenweg-Middelweg | Verkeerssituatie Herenweg/ Middelweg te Hoogwoud zorgt voor overlast omwonenden | 2025 | 2030 |
| Opmeer | inrichting centrum Opmeer/spanbroek | Wuiver, Koninginneweg, Lindengracht | uitwerking centrumvisie | 2025 | |
| Opmeer | Inrichting wuiver | Wuiver, Spanbroekerweg | De bestaande chicane in de Wuiver tussen de Van Balen-Blankenstraat en de Spanbroekerweg leidt tot gevaarlijke situaties voor fietsers. Auto's komen bij het verlaten van de versmalling ver naar rechts. Als hier fietsers rijden komen die in knel. Er zijn geen ongevallen bekend. Onderzoek naar het verbeteren van de veiligheid van fietsers, zonder andere belangen zoals snelheidsverlaging van het verkeer uit het oog te verliezen is gewenst. | 2023 | |
| Opmeer | schoolzone de Weere | Vekenweg | Schoolzone inrichten | 2023 | 2024 |
| Opmeer | Kruispunt Wuiver-Spanbroekerweg | Wuiver, Spanbroekerweg | Slecht zicht op kruispunt Spanbroekerweg-Wuiver leidt tot onveilige verkeerssituaties. Het beperkte zicht wordt veroorzaakt door bebouwing aan de oostkant op het Wuiver. Er wordt een onderzoek gedaan naar verbetering van de situatie. | 2023 | 2024 |

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Opmeer | 30 km Wadway | Spanbroekerweg/ Wadway | Instellen van 30km-gebied rond de bebouwde kom Wadway | 2023 | 2024 |

**Risicokaarten Schagen wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)



**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Schagen**



| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Schagen | Rotonde Warmenhuizerweg-Dergmeerweg | Warmenhuizerweg, Warmenhuizen | Rotonde | | |
| Schagen | Rotonde Speketersweg-Woudmeerweg | Speketersweg, Waarland | Rotonde | | |
| Schagen | Herinrichting Stroet | Stroet | 30 km zone | | |
| Schagen | Herinrichting hoofdas Tuitjenhorn | Delftweg-Koorndijk-Kalverdijk, Tuitjenhorn | 30 km zone | 2022 | 2024 |
| Schagen | Snelheidsverlagingen (voornamelijk 50>30) | Hele gemeente | Beleid met diverse maatregelen zoals bebording aanpassen of snelheidsremmende maatregelen | | |
| Schagen | Fietsoversteken N9 | Burgervlotbrug en Sint Maartensvlotbrug | Verbetering fietsoversteek | 2023 | 2023 |
| Schagen | Doorfietsroute | Hele gemeente | Verbeterde fietsroute ikv doorfietsroute | 2023 | 2030 |
| Schagen | Schoolzones | Diverse locaties | Inrichten van schoolzones | 2023 | 2024 |
| Schagen | Kantmarkering diverse fietspaden | Hele gemeente | Doorgetrokken kantmarkering | 2023 | 2026 |
| Schagen | Herinrichting Schagerweg | Schagerweg, Schagerbrug | 30 km zone | | |

*Toelichting van Schagen op planning*

De Gemeente zal beleid opstellen voor verlaging van de maximumsnelheden op veel wegen binnen de bebouwde kom. Dit zal leiden tot een nieuwe categorisering van wegen, waardoor wegen herkenbaarder zullen zijn en het netwerk van wegen logischer opgebouwd is. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. In de praktijk passen we dit al toe met de reeds gestarte of al ingeplande herinrichtingen in Schagerbrug, Tuitjenhorn en Stroet.

In samenwerking met Rijkswaterstaat verbeteren we in 2023 de oversteken van de N9 in Sint Maartensvlotbrug en Burgervlotbrug. Verder blijven we in gesprek over grotere verkeersveiligheidsverbeteringen aan de N9, zoals een omlegging om de dorpen of een vorm van fysieke rijbaanscheiding. Op de planning de komende jaren staan verder de realisatie van rotondes op de kruispunten Dergmeerweg-Warmenhuizerweg en Woudmeerweg-Speketersweg. Bij kruispunt Keinsmerweg-Grote Sloot zijn in 2023 tijdelijke verkeersremmende maatregelen geplaatst. Aan de hand van een verkeersveiligheidsonderzoek naar vier kruispunten op de Grote Sloot zal worden gekeken of de verkeersveiligheid hier in het geding is en in hoeverre (en hoe) de inrichting de verkeersveiligheid nog kan verbeteren.

Voor fietsers zal de gemeente belangrijke fietsroutes waar nodig voorzien van kantmarkering. De doorfietsroute zal de komende jaren in delen worden uitgevoerd, wat betekent dat er meer ruimte zal komen en veiligere routes worden gecreëerd voor fietsers.

**Risicokaarten Stede Broec wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Stede Broec**



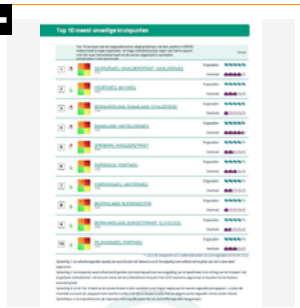


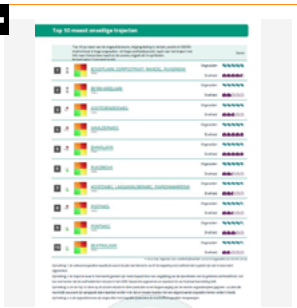
**Risicokaarten Texel wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Texel**





**Risicokaarten Uitgeest wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)



**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Uitgeest**



| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Uitgeest | Rotonde Geesterweg | Geesterweg, Melis Stokelaan, Castricummerweg | Aanleggen rotonde | 2023 | 2024 |
| Uitgeest | Verbeteren kruispunt Geesterweg, Prinses Beatrixlaan | Geesterweg, Prinses Beatrixlaan | Verbeteren oversteekbaarheid langzaam verkeer | 2025 | 2026 |
| Uitgeest | Herinrichting de Koog fase 2 | Kooglaan, Benesserlaan, Vrijburglaan, incl alle zijstraten | Inrichting conform 30 km/uur (ETW) | 2023 | 2024 |
| Uitgeest | Doorfietsroute fase 1 | Tolpad | Verbreden naar functionele eisen: 4,00 meter | 2024 | 2024 |
| Uitgeest | Doorfietsroute fase 2 | De Vrede, Anna van Renesselaan, De Krijgsman | Inrichten volgens doorfietsroute richtlijnen | 2025 | n.t.b. |
| Uitgeest | "Stationsomgeving icm Doorfietsroute" | Zientunnel, fietspad N203, fietspad op gebied NS Stations, fietspad richting Zaanstad | Verbreden fietspad naar functionele eisen | n.t.b. | n.t.b. |
| Uitgeest | "Ruimtelijke ontwikkeling Anna van Renesseplein" | "Anna van Renesselaan, De Krijgsman" | "Herinrichting naar geloofwaardig ETW30 dat daadwerkelijke en verblijfsfunctie uitstraald" | n.t.b. | n.t.b. |
| Uitgeest | Herinrichting Lagendijk | Lagendijk | Fietsvriendelijker inrichten | 2024 | 2024 |
| Uitgeest | N203 Bibeko | N203 | Verbeteren oversteekbaarheid langzaam verkeer | 2028 | 2028 |

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Uitgeest | Bedrijventerrein Uitgeest Noord | Westerwerf, Molenwerf, Loet | Verbeteren positie langzaam verkeer | n.t.b. | n.t.b. |

**Risicokaarten Velsen wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)

*Toelichting Risicokaarten*

De risicokaart voor wegen is gebaseerd op de periode 2017 t/m 2021. In de kaart kleurt de Kennemerlaan geel en oranje. In 2020 is de Kennemerlaan inmiddels gereconstrueerd.

Ook de Zeeweg kleurt deels geel. In 2022 is deze geherprofileerd. De kleuraanduidingen zijn derhalve niet up to date.





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Velsen**





| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Velsen | Herinrichting Kanaaldijk | Kanaaldijk tussen Pontplein en De Geul | Verbeteren veiligheid. Deel Kanaaldijk komt ook in risicokaart naar voren | 2024 | 2024 |
| Velsen | Reconstructie Kruising De Geul Kanaaldijk | Kanaaldijk/De Geul | Verbeteren veiligheid | 2024 | 2024 |
| Velsen | Inrichten schoolzones | Bij scholen door de gehele gemeente | Inrichten schoolzones bij scholen | 2023 | 2024 |
| Velsen | IJmuiderstraatweg | IJmuiderstraatweg/ Julianakade/Havenkade en Kennemerboulevard | Aanleg drempels tbv beperken snelheid | 2023 | 2023 |
| Velsen | Reconstructie Pontplein | Pontplein/Stationsweg | Herinrichting Pontplein aanleg fietsstraat Stationsweg | | |
| Velsen | Reconstructie kruising Willebrordtstraat-De Noostraat | Willebrordtstraat/De Noostraat | Afhankelijk ontwerp Pontplein | | |
| Velsen | Verbreden Schoterkerkpad | Schoterkerkpad | Onderdeel doorfietsroute | 2024 | 2024 |
| Velsen | Aanleg fietstraat Dammersweg | Dammersweg tussen Dammersboog en Oostlaan | Aanleg fietsstraat inclusief verlagen snelheid van 60 naar 30 km/uur. | 2023 | 2024 |

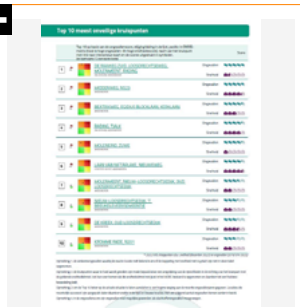
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Velsen | Driehuizerkerkweg | Driehuizerkerkweg vanaf rotonde t/m kruising Nicolaas Beetslaan | Herinrichting | 2024 | 2024 |
| Velsen | Entree Velsen-Noord | Wijkerstraatweg/ Andreaweg/ Wijkeroogstraa | Reconstructie kruising | 2024 | 2025 |
| Velsen | Doorfietsroute Duinvlietstraat | Duinvlietstraat | Onderdeel doorfietsroute | 2026 | 2026 |
| Velsen | Doorfietsroute Santpoort-Noord | Kennemergaardeweg/ Duin- en Kruidbergerweg | Onderdeel doorfietsroute | 2026 | 2026 |
| Velsen | Herinrichting Dokweg | Dokweg tussen De Geul en Raafstraat | | 2026 | 2027 |
| Velsen | Aanbrengen ontbreken belijning fietspaden | Divers | | 2023 | 2026 |
| Velsen | Verbeteren zebrapaden | Divers | | 2023 | 2024 |
| Velsen | Herinrichten kruising Broekeroog-Rijksweg | Broekeroog/Rijksweg | Reconstructie kruising | 2025 | 2025 |
| Velsen | Herinrichten kruising Lineausstraat-Havenkade | Lineausstraat-Havenkade | Reconstructie kruising | 2026 | 2026 |
| Velsen | Herinrichten Vromaadweg-Zon Bastion | Vromaadweg , Zon Bastion | Verbeteren 30 km/ uur inrichting | 2024 | 2025 |
| Velsen | Voortzetten actie weghalen/verbeteren herkenbaarheid paaltjes in fietspaden | Divers | | 2023 | 2024 |

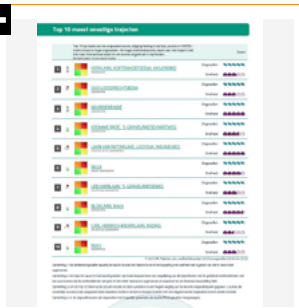
**Risicokaarten Wijdemeren wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Wijdemeren**





| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Wijdemeren | Kerklaan | Kerklaan | Reconstructie i.v.m. mogelijke ontwikkelingen winkelcentrum Meenthof. Incl. kruising Beatrixweg, Egidius Blocklaan, Kerklaan. | 2025 | 2026 of 2027 |
| Wijdemeren | N523 | Randweg | Reconstructie Randweg tussen komgrens en Meerlaan (incl. kruising Middenweg/ N523) | Voorebreiding vanaf 2024 | 2025 of 2026 |
| Wijdemeren | Leeuwenlaan | Leeuwenlaan | Aanpassingen Leeuwenlaan | Voorebreiding vanaf 2024 | 2025 of 2026 |

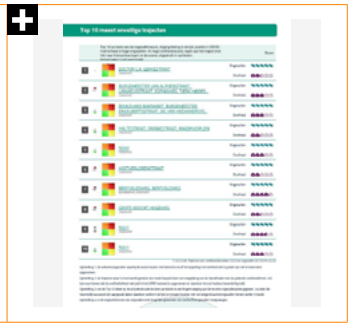
**Risicokaarten Zandvoort wegen en fietspaden** (bekijk de kaarten op hoge kwaliteit in de online viewer)





**Blackspots top 10 kruispunten en trajecten Zandvoort**





| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Zandvoort | PRIS & DRIS Zandvoort | | Minder zoekverkeer in Zandvoort / sturen bezoekersstromen | 2023 | 2024 |
| Zandvoort | Leefbaarheid in het centrum vergroten en verbeteren van de voetganger in het centrum van Zandvoort | oa Haltestraat | Het centrum veiliger en toegankelijker maken voor langzaam verkeer en voetgangers in het bijzonder. Door de voetganger centraal te stellen in dit gebied ontstaat een veiligere en leefbare situatie met meer ruimte voor groen en ruimtelijke kwaliteit | 2023 | 2024 |
| Zandvoort | Aanleg 3 schoolzones | | Verkeersveiligheid verbeteren bij scholen | | |
| Zandvoort | "Verbeteren verkeersveiligheid op rotonde en kruispunt Tolweg" | | Verkeersveiligheid verbeteren op één van de locatie met een relatief hoge verkeersonveiligheid. Hier kruisen relatief grote stromen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Zandvoort | Verbeteren verkeersveiligheid op kruispunt Brederodestraat/Grote Krocht | | Verkeersveiligheid verbeteren op één van de locatie met een relatief hoge verkeersonveiligheid. Hier kruisen relatief grote stromen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. | | |
| Zandvoort | Verbeteren verkeersveiligheid op kruispunt Tollensstraat/ Van Lennepweg | | Verkeersveiligheid verbeteren op één van de locatie met een relatief hoge verkeersonveiligheid. Hier kruisen relatief grote stromen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. | | |
| Zandvoort | Verbeteren verkeersveiligheid Dr.C.A.Gerkestraat / Cornelis van de Werffstraat | | Verkeersveiligheid verbeteren op één van de locatie met een relatief hoge verkeersonveiligheid. Hier kruisen relatief grote stromen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. | | |
| Zandvoort | Onderzoek voor een HUB voor bevoorrading | | De leefbaarheid vergroten door de hoeveelheid (zwaar) vrachtverkeer door het dorp Zandvoort beperken. | | |

## Bijlage 3: Geplande verkeersveiligheidsprojecten tot en met 2030 van de wegbeheerder provincie Noord-Holland (Deze lijst kan verouderd zijn, laatste stand van zaken staat in https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Wegennet)

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Provincie | N203 - Verbetering - Trajectstudie | | N203 gedeelte tussen A9-N513 | 2028 | 2028 |
| Provincie | N203 - Verbetering kortetermijnsmaatregelen | Haag tussen rijbaan en fietspad, kantmarkering fietspad en inhaalverbod/ ribbelmarkering in as rijbaan | N203 gedeelte tussen A9-N513 | 2023 | 2023 |
| Provincie | N242 - Verbetering - Verkeersmanagement | Portalen met matrixborden | N242 gedeelte A9-N508 | 2023 | 2024 |
| Provincie | N242-28 - Verbetering - Fietsknelpunt kruispunt | Verbeteren fietsroute | Kruispunt ne omgeving N242-Smuigelweg, gemeente Dijk en Waard | 2025 | 2026 |
| Provincie | N510 aanleg bermverharding | | hmp 10,1 – 12,2 | 2023 | 2023 |
| Provincie | Kantmarkering fietspaden | | Meerdere locaties | 2023 | 2025 |
| Provincie | N236-11 - Verbetering - Reconstructie N236 | verbreding rijbaan en fietspad | Ter hoogte van hectometer 13.2, gemeente Wijdemeren | 2023 | 2023 |
| Provincie | N417- Verbetering - Herinrichting N417 | Verminderen snelheid bij zichtbaarder maken van langzaamverkeer oversteken | | 2023 | 2023 |
| Provincie | N524 - Verbetering - Smalle fietspaden langs de N524 | Verbreden van de fietspaden | | 2025 | 2026 |
| Provincie | N525 - Verbetering - Reconstructie kruispunt | Tijdelijke snelheidsremmende maatregelen bij gelijkvloerse langzaam verkeer oversteek | N525-Westerheide/Oude Postweg | 2023 | 2023 |
| Provincie | N525 - Verbetering - Fietstunnel N525, strekken toeleidend fietspad, gemeente Laren | | | 2023 | 2023 |
| Provincie | N527-07 - Verbetering - Reconstructie kruispunt | Optimalisering veiligheid kruispunt. Inclusief beperken snelheid bij fietsoversteek | N527-Trappenberg | 2025 | 2026 |
| Provincie | Kantmarkeringen fietspaden | | Meerdere locaties | 2023 | 2025 |
| Provincie | N240 - Verbetering - Bermverharding N240, | | gedeelte Slootdorp-De Haukes | 2023 | 2023 |
| Provincie | N240 - Verbetering - Trajectbenadering N240b (bermverharding en kruispunten met verlichting en middengeleider) | | gedeelte A7 Medemblik, gemeente Hollands Kroon | 2023 | 2024 |
| Provincie | N241 - Verbetering - Maatregelen parallelweg | Parralelweg | N241 oostzijde Net ten oost van N242 | 2025 | 2025 |

| | | | | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Provincie | N248 - Verbetering - Verbreding Stolperbrug | Verbreden rijbaan en fietspad, meer uit elkaar leggen van fietsapd en rijbaan | N248 | 2023 | 2025 |
| Provincie | N501 - Verbetering - Reconstructie kruispunt | Kruispunt naar rotonde | N501-Keesomlaan/ Westerweg | 2024 | 2025 |
| Provincie | N501 - Verbetering - Reconstructie kruispunt | Rustpunt voor fietsoversteek | N501-Redoute | 2024 | 2025 |
| Provincie | Kantmarkeringen fietspaden | | Meerdere locaties | 2023 | 2025 |
| Provincie | Fietspad N250-1 | | | | |
| Provincie | Verbetering - Tijdelijke maatregelen kruispunt N239-Agriport/ Coppershorn | N239 | Op het kruispunt is geen vrijliggende fietsoversteek aanwezig. Fieters moeten met het overige verkeer - waaronder zwaar vrachtverkeer van en naar Agriport - oversteken. Vooruitlopend op de definitieve oplossing (zie project N239-03) wordt een vrijliggend fietspad/ oversteek aangelegd op het kruispunt voor een periode van circa 4 jaar. | 2023 | 2023 |
| Provincie | Verbetering - Aanleg rotonde kruispunt N240-N239 en parallelweg N240, gedeelte Almereweg-N239,Gemeenten Medemblik en Hollands Kroon | N240 | Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt op het kruispunt N239-N240 een rotonde gerealiseerd. Daarnaast wordt het ontbrekende deel parallelweg langs de N240 aangelegd tussen de Almereweg en de N239, zodat het agrarisch verkeer niet meer door de kern van Opperdoes hoeft te rijden. Voor de parallelweg wordt een doorsteek door de Westfriesedijk naar de Koggenrandweg gemaakt. Ook wordt de fietsoversteek bij het Opperdoezerpad (uit het Programma provinciale fietsknelpunten) aangepast. | 2025 | 2026 |
| Provincie | N241-13 - Verbetering - Trajectbenadering N241b, gedeelte N242-A7,Gemeenten Dijk en Waard, Hollands Kroon, Opmeer en Medemblik | N241 | Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N241b, gedeelte N242-A7 worden - ter verbetering van de verkeersveiligheid - verschillende maatregelen genomen. De weg, bermen en het fietspad worden verbreed. De kruispunten worden heringericht. En ter hoogte van de Trambaan wordt de N241 naar het noorden omgelegd. Ook worden grootschalig kabels en leidingen verlegd, waaronder waterstransportleidingen. | 2022 | 2025 |

| Gemeente of provincie | Naam project | Straatnaam/-namen | Toelichting maatregelen | Planning (jaartal) | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Start uitvoering | Ingebruikname |
| Provincie | Verbetering - Trajectbenadering N247b, gedeelte N244-A7,Gemeenten Edam-Volendam en Koggenland | N247 | Gelijktijdig met het groot onderhoud op de N247, gedeelte N244-A7, worden twee vaste bruggen vervangen (vervangingsinvestering) en tevens verbreed (nieuwe investering). | 2024 | 2025 |
| Provincie | Verbetering - Aanpassingen parallelweg/fietspad N247, gedeelte Oosthuizen-Grosthuizen,Gemeenten Edam-Volendam en Koggenland | N247 | Het upgraden van de fietsroute Hoorn - Purmerend tot een regionale fietsroute is onderdeel van het programa Fietsinfrastuctuur van de bestuurlijke overeenkomst MIRT-verkenning Corridor Amsterdam Hoorn. De route gaat over gemeentelijke en provinciale wegen/ fietspaden; dit project betreft het provinciale fietspad/parallelweg langs de N247. De maatregelen bestaan uit het verbreden van de fietsstrook op de parallelweg langs de N247, ged. Oosthuizen-Dorpsweg (Oudendijk), het verbreden van het fietspad N247, ged. Dorpsweg-Grosthuizen tot 3 meter en maatregelen in de fietstunnels N247. | 2026 | 2027 |
| Provincie | Verbetering - Veiligheid bij incidenten | N307 | Op enkele locaties kunnen weginspecteurs in geval van incidenten het verkeer onvoldoende veilig stilzetten en afschermen. Dit wordt veroorzaakt door beperkt zicht op het verloop van de weg op een aantal locaties, de afwezigheid van een vluchtstrook en het ontbreken van signalering boven de weg in combinatie met de gereden snelheid. Dit zelfde probleem speelt ook bij de N242 (zie project N242-26). | 2025 | 2026 |
| Provincie | Verbetering - Trajectbenadering N505a,Gemeenten Drechterland, Stede Broec, Enkhuizen | N505 | De N505a loopt van de N240 naar de N302 (v/h deel van de N302, maar heet vanaf 2019 N505). Het onderhoudsproject is opgenomen in de studiefase van het iMPI, zodat onderzocht kan worden of gelijktijdig met het groot onderhoud (vervanging verkeersregelinstallaties) aanpassingen aan de kruispunten op het traject worden gerealiseerd. Op deze manier wordt de overlast voor de weggebruiker zoveel mogelijk beperkt. | 2027 | 2027 |

## Bijlage 4: Afgevloeide maatregelen

Bij de uitwerking van het contourendocument naar dit uitvoeringsprogramma zijn alle potentiële maatregelen uit het contourendocument opnieuw tegen het licht gehouden. Dit deden we tijdens de regionale werksessies. Hieruit volgt dat niet alle maatregelen evenveel potentie bieden. Hieronder beschrijven wij de maatregelen die in de regiotafels zijn afgevallen voor dit uitvoeringsprogramma en waarom. Mogelijk kan een deel van deze maatregelen op een later moment wel worden uitgevoerd.

*Spaarpalen:*

Spaarpalen hebben een duidelijk effect tijdens de actie, maar dat effect is tijdelijk. Dit blijkt uit een pilot die de provincie samen met gemeenten heeft uitgevoerd. Na afloop van een spaarpaalactie wordt door automobilisten weer even hard gereden als daarvoor. Het uitvoeren van een spaarpaalactie vereist bovendien veel ambtelijke inzet. Al met al zien wij onvoldoende effectief om structureel op deze maatregel in te zetten en daarom staat de maatregel niet in het uitvoeringsprogramma. Wel blijft de spaarpaal in de toolkit van wegbeheerders om in specifieke situaties in te zetten, bijvoorbeeld als tijdelijke maatregel bij infrastructurele projecten.

*Regionaal beleid LEV (Zuid-Kennemerland/IJmond):*

Het landelijk LEV-kader bepaalt welke voertuigen worden beschouwd als Licht Elektronische Voertuigen. Het kader wordt geschreven door het ministerie van IenW. Omdat er landelijk beleid wordt gecreëerd, ligt er geen vraag bij de regio's. De provincie volgt uiteraard de ontwikkeling van het LEV-kader op de voet en in de regio bespreken we wat de gevolgen hiervan zijn voor de wegbeheerders.

*Snorfiets naar rijbaan:*

Inmiddels is het dragen van een helm op een snorfiets wettelijk verplicht. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om de snorfiets op bepaalde locaties veilig op de rijbaan te laten rijden. De snorfiets is echter maar een van de snelle fietspadgebruikers. Met de nieuwe ontwikkelingen van de LEV's die op het fietspad blijven, heeft deze maatregel een beperkt effect om snelheidsverschillen op het fietspad tegen te gaan. De verwachting is dat door invoering van de helmplicht meer jongeren zullen overstappen naar de elektrische fiets, wat het effect van de snorfiets naar de rijbaan verkleint.

*Trajectcontroles:*

Trajectcontroles zijn een effectieve techniek om op snelheid te handhaven. Het CVOM installeerde, naast trajectcontroles op snelwegen, eenmalig een aantal trajectcontroles op N-wegen. In Noord-Holland op de N205 bij Vijfhuizen, N201 bij Aalsmeer en N9 bij Sint Maartsvlotbrug. Dit bevalt, en we bespraken de bredere uitrol hiervan met de regio's en CVOM. Het CVOM heeft in ieder geval tot en met 2024 geen plannen voor uitbreiding van het aantal trajectcontroles op N-wegen. In aanloop naar de periode na 2024 blijven we hierover in gesprek. Het ministerie van Justitie en Veiligheid draagt locaties aan voor trajectcontroles. Gemeentes en provincies hebben hierin een beperkte verantwoordelijkheid. Gemeentes en provincies kunnen hun wensen op ambtelijk niveau kenbaar maken aan het CVOM.

HAARLEM, JUNI 2023

## Colofon

**Uitgave:**
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

**Fotografie:**
Provincie Noord-Holland

**Grafische verzorging**
The Creative Hub

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +1 |  | DRECHTERWAARD<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | -1 |  | KANAALKADE<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +1 |  | GEESTERSINGEL, GEESTERWEG<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +3 |  | MUIDERWAARD<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -2 |  | HUISWAARDERPLEIN, KOEDIJKERSTRAAT, ZESWIELEN<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | -1 |  | BERGERWEG, GEESTERWEG, SCHARLO, VROUWENLAAN<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +5 |  | ALBATROSWEG, LAAN VAN PARIJS<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +6 |  | BERGERWEG<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -3 |  | NOORDERSTRAAT<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | 0 |  | GEESTERSINGEL, KENNEMERSINGEL, KENNEMERSTRAATWEG, VROUWENLAAN<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | DRECHTERWAARD<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +4 |  | DRECHTERWAARD, SCHINKELWAARD<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -1 |  | HERTOG AALBRECHTWEG, ZESWIELEN<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +3 |  | BERGERWEG, OUDE HOEVERWEG<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +6 |  | DRECHTERWAARD, REKERDIJK<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +4 |  | KORTE MOLENWEG, LANGE MOLENWEG, OTERLEKERWEG<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +30 |  | BERGERWEG, VAN OOSTSANENKADE, WOGNUMSEBUURT<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +1 |  | MUIDERWAARD, NOORDERKADE<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -4 |  | HOOFTPLEIN, HOOFTSTRAAT, VONDELSTRAAT<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +10 |  | KOELMALAAN, VONDELSTRAAT, WILLEM DE ZWIJGERLAAN<br>*ALKMAAR* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | N552<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | 0 |  | WEZERWEG<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | 0 |  | N271<br>*BERGEN, GENNEP* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | +1 |  | N271<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +19 |  | N552<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | +15 |  | N271<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | +6 |  | CERESWEG<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | -4 |  | N552<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | +14 |  | NIEUWEWEG<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | +8 |  | N271<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +5 |  | N271, WEZERWEG<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +9 |  | NIEUWEWEG, VERLENGDE BOTERDIJK<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -2 |  | N552, OUDE BAAN, SMAL<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +5 |  | HENGELAND, N271<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -2 |  | DORPSSTRAAT, KAPELSTRAAT<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | -2 |  | BOSSERHEIDE, ELSTERENDIJK, N271<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +3 |  | DE FLAMMERT, N271<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | -6 |  | WEZERWEG, WOLFSVEN<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -4 |  | N552, NIEUWEWEG<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -3 |  | ECKELTSEDIJK, N271<br>*BERGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen.<br>(zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +46 |  | BAANSTRAAT<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +2 |  | VONDELLAAN<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -2 |  | HENDRIK MANDEWEG, OVERBOSLAAN, VENNELAAN, ZWEEDSELAAN<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +3 |  | KONINGSTRAAT<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +13 |  | BAANSTRAAT, TRIJNTJE KEMP-HAANSTRAAT<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +6 |  | HALVE MAAN, WIJCKERMOLEN<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +6 |  | GRAAF JANSTRAAT, KOUDE HORN<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | -5 |  | PARALLELWEG<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -7 |  | ALKMAARSEWEG<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -4 |  | HOFLANDERWEG, LAAN DER NEDERLANDEN<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | BREESTRAAT, JACOB VAN DEVENTERSTRAAT, PEPERSTRAAT<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | +2 |  | PLANTAGE, WARANDE, WIJK AAN DUINERWEG<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | +8 |  | GRAAF JANSTRAAT, JACOB VAN DEVENTERSTRAAT<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | -2 |  | ALKMAARSEWEG, BULLERLAAN, HILBERSPLEIN<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +9 |  | BREESTRAAT, KONINGSTRAAT, STATIONSPLEIN, VELSERWEG<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | +17 |  | BLOKSTEEG, GRAAF JANSTRAAT, KOUDE HORN, MEERSTRAAT<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | +31 |  | BENELUXLAAN, LAAN DER NEDERLANDEN<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | -5 |  | ALKMAARSEWEG, BREESTRAAT, HENDRIK MANDEWEG, SCHANS<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | +4 |  | DE MEERLANDEN, LAAN DER NEDERLANDEN, LAAN VAN ARCHEOLOGIE, LAAN VAN BR...<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | -1 |  | GRAAF FLORISLAAN, SPOORSINGEL<br>*BEVERWIJK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +2 |  | N527<br>*BLARICUM, HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | +12 |  | N527<br>*BLARICUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | +10 |  | KRUIN, N527<br>*BLARICUM, HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | -3 |  | A27<br>*ALMERE, BLARICUM, EEMNES* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +2 |  | TORENLAAN<br>*BLARICUM, LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | -4 |  | HUIZERWEG, TORENLAAN<br>*BLARICUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | -2 |  | BLARICUMMERSTRAAT, HUIZERWEG, OUDE BLARICUMMERWEG<br>*BLARICUM, HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | -4 |  | A27<br>*ALMERE, BLARICUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | -3 |  | BOOKET, DE NOORD, STICHTSEWEG, UILEBORD, VIERSLOOT<br>*BLARICUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | -1 |  | N526<br>*BLARICUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | +2 |  | N527, NAARDERWEG, OUD BLARICUMMERWEG<br>*BLARICUM, HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | -1 |  | DORPSSTRAAT, HUIZERWEG, TORENLAAN<br>*BLARICUM* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | -1 |  | HEIDEWEG, PROFESSOR VAN REESLAAN, TORENLAAN<br>*BLARICUM* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|
| 1 | +2 |  | Ongevallen | |
| | | BLOEMENDAALSESTRAATWEG, BLOEMENDAALSEWEG, DOCTOR DIRK BAKKERLAAN, HART...<br>*BLOEMENDAAL, VELSEN* | Snelheid | |
| 2 | +36 |  | Ongevallen | |
| | | DUINLUSTWEG, KORTE ZIJLWEG<br>*BLOEMENDAAL, HAARLEM* | Snelheid | |
| 3 | - |  | Ongevallen | |
| | | KLEVERLAAN<br>*BLOEMENDAAL, HAARLEM* | Snelheid | |
| 4 | +10 |  | Ongevallen | |
| | | DUINLUSTWEG<br>*BLOEMENDAAL* | Snelheid | |
| 5 | +41 |  | Ongevallen | |
| | | N200<br>*BLOEMENDAAL* | Snelheid | |
| 6 | -1 |  | Ongevallen | |
| | | BROUWERSKOLKWEG<br>*BLOEMENDAAL* | Snelheid | |
| 7 | +12 |  | Ongevallen | |
| | | JULIANALAAN<br>*BLOEMENDAAL, HAARLEM* | Snelheid | |
| 8 | -1 |  | Ongevallen | |
| | | IGN. BISPINCKLAAN, KINHEIMPLEIN, KINHEIMWEG, KLEVERLAAN<br>*BLOEMENDAAL* | Snelheid | |
| 9 | -7 |  | Ongevallen | |
| | | N201, SCHOLLEVAARLAAN, STORMVOGELWEG<br>*BLOEMENDAAL, HEEMSTEDE* | Snelheid | |
| 10 | -6 |  | Ongevallen | |
| | | GROTE SPARRENLAAN, N208<br>*BLOEMENDAAL, HILLEGOM* | Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | +5 |  | LEIDSEVAART<br>*BLOEMENDAAL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | -1 |  | BENTVELDSWEG, DUINLUSTWEG, ZIJWEG<br>*BLOEMENDAAL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | +5 |  | BROUWERSKOLKWEG, N200<br>*BLOEMENDAAL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | +22 |  | BOVENWEG, KAREL DOORMANLAAN, OOSTERDUINWEG<br>*BLOEMENDAAL, HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 5 | -1 |  | BLOEMENDAALSEWEG, TER HOFFSTEEDEWEG<br>*BLOEMENDAAL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 6 | -3 |  | BENNEBROEKERLAAN, BINNENWEG, MEERWEG, SCHOOLLAAN<br>*BLOEMENDAAL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 7 | -5 |  | BLOEMENDAALSEWEG, N200<br>*BLOEMENDAAL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 8 | -3 |  | N201, N206, OOSTERDUINWEG<br>*BLOEMENDAAL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 9 | -2 |  | N200, PARNASSIAWEG<br>*BLOEMENDAAL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 10 | +2 |  | BUSKEN HUETLAAN, KLEVERLAAN, KORTE KLEVERLAAN, PROFESSOR VAN VLOTENWEG<br>*BLOEMENDAAL* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +6 |  | BREEDEWEG, CIEWEG, JACOB RENSDORPSTRAAT, OVERTOOM, VERLEGDE OVERTOOM<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | -1 |  | DORPSSTRAAT<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +8 |  | COSTERSTRAAT, ORANJELAAN, VAN HAERLEMLAAN, VAN OLDENBARNEVELDWEG<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | -1 |  | BEVERWIJKERSTRAATWEG, DORPSSTRAAT<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -3 |  | MIENT, RUITERWEG, STATIONSWEG<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | -2 |  | BEVERWIJKERSTRAATWEG, RIJKSSTRAATWEG<br>*CASTRICUM, HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -1 |  | N512<br>*BERGEN, CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +4 |  | SOOMERWEGH<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +1 |  | DE NOORD, GEESTERWEG, HEER DERCKPLANTSOEN, MEERWEG<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -5 |  | N203<br>*CASTRICUM, HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen.<br>(zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | MOLENWEIDE, ORANJELAAN, SOOMERWEGH<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | 0 |  | BEVERWIJKERSTRAATWEG, PUIKMAN<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +15 |  | DOKTER RAMAERLAAN, VAN HAERLEMLAAN, VAN OLDENBARNEVELDWEG<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | -1 |  | C.F. SMEETSLAAN, SOOMERWEGH<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +1 |  | BURGEMEESTER MOOIJSTRAAT, MIENT, STATIONSWEG<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +8 |  | N203, UITGEESTERWEG<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -2 |  | HELMKADE, MIENT, RUITERWEG<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | 0 |  | BEETHOVENSINGEL, DE BLOEMEN, SOOMERWEGH<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -5 |  | GEESTERWEG, SLUISWEG<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +21 |  | C.F. SMEETSLAAN, DORCAMP, MARTIN LUTHER KINGLAAN<br>*CASTRICUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | LINIEPAD, MARSDIEPSTRAAT, MIDDENWEG<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | 0 |  | DRS. F. BIJLWEG, IJSSELMEERSTRAAT<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | 0 |  | TEXELSTROOMLAAN<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +23 |  | DOLLARDLAAN, MARSDIEPSTRAAT, NOORDZEESTRAAT, RIJNSTRAAT, VECHTSTRAAT<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +15 |  | BALJUWSTRAAT, WALVISVAARDERSWEG, WATERKERINGSWEG<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +41 |  | MIDDENWEG<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -2 |  | KANAALWEG, KONINGSPLEIN, POLDERWEG, PRINS HENDRIKLAAN<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +13 |  | VAN FOREESTWEG<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +5 |  | HET NIEUWLAND, TEXELSTROOMLAAN<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -4 |  | INDUSTRIEWEG, KIEVITSTRAAT, SCHOOTENWEG<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | MIDDENWEG, SPORTLAAN, TIMORLAAN<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +3 |  | TEXELSTROOMLAAN, WADDENZEESTRAAT<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -1 |  | SCHELDESTRAAT, TEXELSTROOMLAAN<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | -1 |  | NIEUWEWEG, PROFESSOR VAN TILLWEG<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +10 |  | IJSSELMEERSTRAAT, KORVETSTRAAT, ZUIDERZEESTRAAT<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +19 |  | DOGGERSVAART, NIEUWEWEG<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +9 |  | AMBACHTSWEG, TORPLAAN<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +19 |  | TORPLAAN, WALVISVAARDERSWEG, ZEELOODSENLAAN<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +2 |  | RAVELIJNWEG, SCHOOTENWEG, WADDENZEESTRAAT<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -4 |  | BERNHARDPLEIN, POLDERWEG<br>*DEN HELDER* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | +48 |  DE HELLING<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +77 |  -<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -2 |  N507, STATIONSPLEIN<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | -2 |  ZUIDTANGENT<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -2 |  DORPSSTRAAT, VOORBURGGRACHT<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | -2 |  MIDDENWEG<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -1 |  BOVENWEG, KERKPLEIN, TWUYVERWEG<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | -1 |  COLTERMANLAAN, MIDDENWEG, VAN GOGHSTRAAT<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +7 |  KANAALDIJK<br>*ALKMAAR, DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +3 |  MIDDENWEG<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen.<br>(zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +2 |  | GEESTWEG, WESTELIJKE RANDWEG<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | -1 |  | DIRK CAMPHUYSENSTRAAT, LAPIS LAZULI, ZUIDTANGENT<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | +15 |  | HARINGVLIET, OOSTTANGENT, WEST-FRIESLANDSINGEL<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | -2 |  | N507, STATIONSPLEIN<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +1 |  | PAPENHORN, WESTELIJKE RANDWEG<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | +2 |  | MIDDENWEG, N507<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | -3 |  | HASSELAARSWEG, MIDDENWEG<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | +5 |  | GILDESTRAAT, INDUSTRIESTRAAT, N507<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | -2 |  | DEIMOSLAAN, ICARUSLAAN, N507<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | -1 |  | BEUKENLAAN, OOSTTANGENT<br>*DIJK EN WAARD* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | STREEKWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +5 |  | OUDIJK<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -1 |  | DRIEHUIZEN, KERSPELWEG<br>*DRECHTERLAND, MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +35 |  | DE BUURT, OOSTERGOUW<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -2 |  | STREEKWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +2 |  | NIEUWEWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -3 |  | DOKTER NUIJENSSTRAAT, STREEKWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +8 |  | DE LAAN, SCHELLINKHOUTERDIJK, ZUIDERDIJK<br>*DRECHTERLAND, HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -3 |  | ZUIDERDIJK<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +14 |  | STREEKWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | MARKERWAARDWEG, WESTERKERKWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | +6 |  | BOVENAKKER, STREEKWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | +8 |  | STREEKWEG, TOLWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | -2 |  | NIEUWEWEG, STREEKWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | -1 |  | N505, SLUISWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | -3 |  | DUIJVENBRUG, JULIANASTRAAT, STREEKWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | +11 |  | DE BUURT, LAKEMANWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | -2 |  | KOGGEWEG, MARKERWAARDWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | -2 |  | BURGEMEESTER J. ZIJPWEG, LAKEMANWEG<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | -1 |  | MARKERWAARDWEG, TUINSTRAAT<br>*DRECHTERLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | - |  | WESTEINDE<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +8 |  | DOUWE BROUWERWEG, SEBASTIAAN CENTENWEG<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -2 |  | MELKMARKT, NOORDERWEG, SPOORSTRAAT, VAN BLEISWIJKSTRAAT, VENEDIE, VIJZ...<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | 0 |  | KLOPPERSTRAAT, PAKTUINEN, VETTE KNOL, WESTERSTRAAT<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -2 |  | HOOFDSTRAAT, WESTEINDE<br>*ENKHUIZEN, STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | -4 |  | DREEF, LINDENLAAN, NELSON MANDELADREEF<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +5 |  | FLEVOLAAN<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | -1 |  | OOSTERDIJK<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -4 |  | N307<br>*DRECHTERLAND, ENKHUIZEN, STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +7 |  | OOSTERDIJK<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +1 |  | N505, WESTEINDE<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 2 | -1 |  | GERARD BRANDTWEG, SEBASTIAAN CENTENWEG<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 3 | 0 |  | NELSON MANDELADREEF, PIET SMITSTRAAT<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 4 | +10 |  | DE LAARS, DOUWE BROUWERWEG<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 5 | +9 |  | DE TIP, SEBASTIAAN CENTENWEG, VIERKANT<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 6 | -2 |  | DREEF, KASTANJELAAN, LINDENLAAN, WETHOUDER WESTDORPPAD<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 7 | -1 |  | PAKTUINEN, PRINSENSTRAAT, VETTE KNOL, WAAIGAT<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 8 | -3 |  | HALING, OOSTERDIJK<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 9 | +1 |  | GERARD BRANDTWEG, LINDENLAAN, N505<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 10 | -3 |  | DOUWE BROUWERWEG, GERARD BRANDTWEG<br>*ENKHUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | LANDSTRAAT, NIEUWE RAADHUISSTRAAT<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | +13 |  | SLOCHTERENLAAN, THORBECKELAAN<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | -1 |  | GILDESTRAAT, HUIZERWEG<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | +2 |  | BUSSUMMERGRINDWEG, N524<br>*GOOISE MEREN, HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +3 |  | BREDIUSWEG<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | +1 |  | E. DE BRUYNSTRAAT, MEERSTRAAT<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | +58 |  | KEVERDIJK<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | +14 |  | H.A. LORENTZWEG, KOEKOEKLAAN<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | -5 |  | HERENSTRAAT<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | +20 |  | N236<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|
| 1 | +2 | DE CLINGE, LANDSTRAAT<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | -1 | BRINKLAAN, NIEUWE RAADHUISSTRAAT<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +22 | PIERSONLAAN, THORBECKELAAN, VAN LIJNDENLAAN<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +11 | BUSSUMMERGRINDWEG, N236, N524<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +20 | MEENTWEG, NIEUWE 'S-GRAVELANDSEWEG<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +19 | BRINKLAAN, GOOIBERGSTRAAT<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +14 | CEINTUURBAAN, H.A. LORENTZWEG<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | -6 | PARALLELWEG, SLOCHTERENLAAN<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -5 | NIEUWE 'S-GRAVELANDSEWEG, WILLEMSLAAN<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +13 | CATHARINA VAN RENNESLAAN, KOEKOEKLAAN<br>*GOOISE MEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | PLANETENLAAN, RIJKSSTRAATWEG<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | 0 |  | JULIANAPARK, RIJKSSTRAATWEG, SCHOTERWEG, SOENDAPLEIN<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +27 |  | PIJLSLAAN<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | -1 |  | RIJKSSTRAATWEG<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +6 |  | FRANS HALSPLEIN, KENNEMERPLEIN, SCHOTERWEG<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +2 |  | LEIDSEVAART<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -2 |  | ZIJLWEG<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | -2 |  | GEDEMPTE HERENSINGEL, LANGE HERENVEST, SCHALKWIJKERSTRAAT, TEYLERSTRAA...<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +18 |  | ZIJLWEG<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -3 |  | DE GOEDE HOOP, SPAARNDAMSEWEG<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | +4 |  | EUROPAWEG, GRONINGENLAAN<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | 0 |  | ENGELANDLAAN, EUROPAWEG, ZWEMMERSLAAN<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | -2 |  | JAN GIJZENKADE, JAN GIJZENPAD, PLANETENLAAN, RIJKSSTRAATWEG<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | +11 |  | RIJKSSTRAATWEG, SPAARNHOVENSTRAAT<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 5 | +2 |  | ALBERT SCHWEITZERLAAN, GRONINGENLAAN<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 6 | +24 |  | JULIANAPARK, SCHOTERWEG, SOENDAPLEIN<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 7 | +1 |  | BELGIËLAAN, EUROPAWEG, KENNEDYLAAN<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 8 | -2 |  | RIJKSSTRAATWEG, SOENDAPLEIN<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 9 | +45 |  | JAN CAMPERTSTRAAT, MUIDERSLOTWEG, RIJKSSTRAATWEG<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 10 | -7 |  | DOCTOR LEIJDSSTRAAT, SCHOTERWEG<br>*HAARLEM* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | JAN LIGTHARTSTRAAT<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +1 |  | DUITSLANDLAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +2 |  | JAN LIGTHARTSTRAAT, JONKHEER GEVERSLAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +3 |  | BACHSTRAAT, BEETHOVENSTRAAT, RIDDER ARNOUDLAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +33 |  | CAREL VAN MANDERSTRAAT, RIDDER ARNOUDLAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | -4 |  | DE BAANDERT<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +25 |  | HOFLAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | -2 |  | BENELUXLAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +12 |  | MARQUETTELAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +2 |  | PLESMANWEG, TOLWEG, VAN MEELSTRAAT<br>*BEVERWIJK, HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +1 |  | BENELUXLAAN, DUITSLANDLAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | +3 |  | JONKHEER GEVERSLAAN, MARQUETTELAAN, MOZARTSTRAAT<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | -2 |  | MARQUETTELAAN, RIDDER ARNOUDLAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | -1 |  | BREEDSLAGLAAN, JAN LIGTHARTSTRAAT, WEG ACKER<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | -1 |  | BEETHOVENSTRAAT, LAAN VAN ASSUMBURG, MAERELAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | +9 |  | DE BAANDERT, MAERELAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | -1 |  | BREEDWEERLAAN, DE ZEVENHOEVEN, MAERELAAN, PROFESSOR TEN DOESSCHATESTRA...<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | +2 |  | JAN LIGTHARTSTRAAT, JAN VAN KUIKWEG<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | +30 |  | DUITSLANDLAAN, LUXEMBURGLAAN<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | -3 |  | CAREL VAN MANDERSTRAAT, RUYSDAELSTRAAT<br>*HEEMSKERK* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | ALETTA JACOBSLAAN, BEUKENLAAN, GLIPPER DREEF, HEEMSTEEDSE DREEF, SPORT...<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +8 |  | N201, P.C. BOUTENSKADE<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +10 |  | CÉSAR FRANCKLAAN, JAN VAN GILSELAAN<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | 0 |  | N201, WILLEM KLOOSLAAN<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -2 |  | N208<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | 0 |  | CHURCHILL-LAAN, HEEMSTEEDSE DREEF, PIETER AERTSZLAAN, ZUIDERHOUTLAAN<br>*HAARLEM, HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | 0 |  | N201<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +1 |  | JOHAN WAGENAARLAAN<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -7 |  | N201, SCHOLLEVAARLAAN, STORMVOGELWEG<br>*BLOEMENDAAL, HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -2 |  | N201<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 | GLIPPER DREEF, SPORTPARKLAAN<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | 0 | CAMPLAAN, HEEMSTEEDSE DREEF<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +1 | CÉSAR FRANCKLAAN, JAN VAN GILSELAAN<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +27 | HEEMSTEEDSE DREEF, MOLENLAAN, TORENLAAN, VALKENBURGERLAAN<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +6 | EYKMANLAAN, KERKLAAN, N208<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | 0 | BRONSTEEWEG, N201<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | 0 | BACHLAAN, HEEMSTEEDSE DREEF, N201<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | -5 | HERENWEG, N208, VAN MERLENLAAN<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +4 | BELLE VAN ZUYLENLAAN, BOSBEEKLAAN, GLIPPER DREEF<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -5 | CAMPLAAN, RAADHUISPLEIN, VALKENBURGERLAAN<br>*HEEMSTEDE* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen.<br>(zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | N203<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | 0 |  | BELIESLAAN, DE OMLOOP, KERKELAAN<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | +17 |  | N203<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | +20 |  | STATIONSWEG, ZEEWEG<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 5 | +18 |  | VENNEWATERSWEG<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 6 | -3 |  | N203<br>*CASTRICUM, HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 7 | +6 |  | ZEEWEG<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 8 | -1 |  | N203<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 9 | +5 |  | DE KROMMERT, YPESTEINERLAAN<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 10 | -5 |  | N9<br>*ALKMAAR, HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | KANAALWEG, N203, STATIONSWEG<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +3 |  | DOKTERSLAAN, N203, RAADHUISWEG<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -1 |  | DE OMLOOP, HET MALEVOORT, ZEEWEG<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +7 |  | WARMOEZIERSLAAN, YPESTEINERLAAN<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -1 |  | N203, WEEGBREE, YPESTEINERLAAN<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | -3 |  | BELIESLAAN, DE DORS<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | 0 |  | KENNEMERSTRAATWEG, N203, N9<br>*ALKMAAR, HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +9 |  | EGELENBURG, WESTERWEG<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +5 |  | WESTERWEG, ZEEWEG<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -4 |  | KERKELAAN, VINKENLAAN, WILLIBRORDUSWEG, ZANDERSLOOTLAAN<br>*HEILOO* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +1 |  | BOSDRIFT, HAVENSTRAAT<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | -1 |  | VAARTWEG<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | 0 |  | GIJSBRECHT VAN AMSTELSTRAAT<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | +3 |  | VAARTWEG<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +9 |  | GIJSBRECHT VAN AMSTELSTRAAT, ZEVERIJNSTRAAT<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | -2 |  | NEUWEG<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | -1 |  | BEATRIXTUNNEL, KLEINE DRIFT, MINCKELERSSTRAAT, PRINS BERNHARDSTRAAT, P...<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | +8 |  | SCHAPENKAMP<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | +12 |  | UTRECHTSEWEG<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | 0 |  | 'S-GRAVELANDSEWEG<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +32 |  | DE RAAWEG ZUID, LOOSDRECHTSEWEG, MOLENMEENT, RADING<br>*HILVERSUM, WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +5 |  | ACHTEROM, EMMASTRAAT<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +35 |  | INSULINDELAAN, SUMATRALAAN<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | -3 |  | BOSDRIFT, NEUWEG<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +1 |  | GIJSBRECHT VAN AMSTELSTRAAT, LAAPERSWEG, N417, UTRECHTSEWEG<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +6 |  | DIEPENDAALSELAAN, N417<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +34 |  | KONINGINNEWEG, STATIONSSTRAAT<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +39 |  | ELLEBOOGSTRAAT, VAARTWEG, VALKENHOFLAAN<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +15 |  | ZEVERIJNSTRAAT<br>*HILVERSUM* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +37 |  | RADING, TJALK<br>*HILVERSUM, WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score |
|---|---|---|---|
| 1 | +10 | A7<br>*HOLLANDS KROON, SÜDWEST-FRYSLÂN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | -1 | FAZANTSTRAAT, INGENIEUR SMEDINGPLEIN, OOM KEESWEG, TERPSTRAAT, TERPWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | -1 | GEMEENELANDSWEG, SLINGERWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | -1 | NIEUWESLUIZERWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 5 | +29 | MOLENVAART<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 6 | 0 | NOORDERDIJKWEG, RIJKSSTRAATWEG, STONTELERWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 7 | +15 | STOOMWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 8 | +34 | PROVINCIALEWEG, RIJDERSSTRAAT, VALBRUGWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 9 | 0 | HOEFJE, NIEUWE NIEDORPERWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 10 | -3 | HARTWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | +2 |  | MIDDENWEG, STOOMWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | +30 |  | J.C. GEERLIGSLAAN, MOLENVAART<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | -1 |  | MOLENWEG, NIEUWESLUIZERWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | -3 |  | DEN OEVERSEWEG, SCHELPENBOLWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 5 | +1 |  | NIEUWESLUIZERWEG, ULKEWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 6 | +1 |  | FLEVOWEG, N240<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 7 | +13 |  | KLEIWEG, N249<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 8 | +17 |  | NIEUWESLUIZERWEG, WAARDWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 9 | +9 |  | DOORBRAAKWEG, HARTWEG, ZWARTEWEG<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 10 | -6 |  | N249, STOOMWEG, VAN EWIJCKSVAART<br>*HOLLANDS KROON* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +2 |  | DE WEEL, MIDDELWEG, POOLSTER, ZUIDERKRUISSTRAAT<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | -1 |  | JOHANNES POSTSTRAAT, VAN DEDEMSTRAAT<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -1 |  | NOORDERVEEMARKT, STATIONSWEG<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +4 |  | DORPSSTRAAT<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +4 |  | KERNWEG, PROTONWEG, SCHELLINKHOUTERDIJK<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +10 |  | ACACIA, BETJE WOLFFPLEIN, RIJNWEG<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -1 |  | ZWAAGMERGOUW<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +3 |  | LIORNESTRAAT, WABENSTRAAT<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +8 |  | WOGMERGOUW<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -3 |  | BERKMERGOUW, BOBELDIJKERWEG, KEERN<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | JOHANNES POSTSTRAAT, KOEPOORTSWEG, VAN DEDEMSTRAAT<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +1 |  | OOSTERGOUW, WESTERBLOKKER<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +2 |  | DE WEEL, ZUIDERKRUISSTRAAT<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +3 |  | DORPSSTRAAT, KEERN<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -3 |  | ACHTERSTRAAT, DRAAFSINGEL, KOEPOORTSWEG, SPOORSINGEL<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +2 |  | BERKHOUTERWEG, MIDDELWEG, OOSTEINDE, VENNEWEG<br>*HOORN, KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -3 |  | LAGEWEG, SCHELDEWEG<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +23 |  | DE WEEL, MIDDELWEG<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +42 |  | DE OUDE VEILING, OOSTERGOUW<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +11 |  | IJSSELWEG, MAASWEG<br>*HOORN* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +13 |  | GEMEENLANDSLAAN<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | +4 |  | N527<br>*BLARICUM, HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | -2 |  | BESTEVAER<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | +6 |  | BOVENMAATWEG, DELTA, MIDDELGRONDEN, WESTKADE, ZUIDERZEE<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | -3 |  | GOOIERSERF, HUIZERMAATWEG, N527<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | -1 |  | BOLLELAAN, BREDIUSWEG, NIEUWE BUSSUMMERWEG, OUD BLARICUMERWEG<br>*GOOISE MEREN, HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | +14 |  | KRUIN, N527<br>*BLARICUM, HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | +12 |  | NIEUWE BUSSUMMERWEG<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | -6 |  | GOOILANDWEG, GRAAF WICHMAN<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | -6 |  | HUIZERSTRAATWEG, NAARDERSTRAAT<br>*GOOISE MEREN, HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score |
|---|---|---|---|
| 1 | 0 | EEMLANDWEG, GRAAF WICHMAN<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | +2 | CRAILOSEWEG, NIEUWE BUSSUMMERWEG<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | -1 | DE HAAR, N527<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | +11 | ARISTOTELESLAAN, BOVENMAATWEG<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 5 | +11 | GEMEENLANDSLAAN, LOEFZIJ, STUURBOORD<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 6 | -3 | CRAILOSEWEG, KAREL DOORMANLAAN, NAARDERSTRAAT<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 7 | 0 | BAANBERGENWEG, BESTEVAER<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 8 | +13 | N527, NAARDERWEG, OUD BLARICUMMERWEG<br>*BLARICUM, HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 9 | +13 | BOVENMAATWEG, ENKHUIZERZAND<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 10 | -4 | NAARDERSTRAAT, STUKKENLAAN<br>*HUIZEN* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | OOSTEINDE<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | +2 |  | DORPSWEG<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | -1 |  | N247<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | +48 |  | WEST<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +1 |  | DORPSSTRAAT<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | +2 |  | IJSELMEERDIJK, SCHARDAM<br>*EDAM-VOLENDAM, KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | -4 |  | BERKHOUTERWEG<br>*HOORN, KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | -3 |  | SLAGTERSLAAN<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | -2 |  | KERKEBUURT, WESTEINDE<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | +11 |  | BOBELDIJK<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | DE LEET, SINGEL, ZUID-SPIERDIJKERWEG<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | 0 |  | BERKHOUTERWEG, MIDDELWEG, OOSTEINDE, VENNEWEG<br>*HOORN, KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | +7 |  | SCHARWOUDE, ZESSTEDENWEG<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | +13 |  | KERKEBUURT, OOSTEINDE, SLAGTERSLAAN<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 5 | +12 |  | HUIGENDIJK, N508, OOSTDIJK<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 6 | -2 |  | BURGEMEESTER KOOIMANWEG, DORPSWEG<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 7 | -4 |  | DE KOLK, HET GORS, NOORDDIJKERWEG<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 8 | +9 |  | DORPSSTRAAT, POSTSTRAAT<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 9 | +7 |  | DE GOORN, NIC KOPPESSTRAAT<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 10 | -4 |  | DORPSSTRAAT, KERKWEG, VAN WASSENAERSTRAAT<br>*KOGGENLAND* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +5 |  | N525<br>*LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +2 |  | MINCKELERSSTRAAT, OUD-EEMNESSERWEG, WEG OVER ANNA'S HOEVE, ZANDHEUVELW...<br>*BAARN, HILVERSUM, LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -2 |  | A1<br>*BAARN, EEMNES, LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +18 |  | HILVERSUM-NOORD<br>*LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +5 |  | N525<br>*LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +12 |  | BRINK, TORENLAAN<br>*LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -4 |  | GOOIERGRACHT, SINT JANSTRAAT, SMEEKWEG, ZEVENEND<br>*EEMNES, LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | 0 |  | TORENLAAN<br>*BLARICUM, LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | 0 |  | A1<br>*LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -8 |  | A27<br>*EEMNES, HILVERSUM, LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|
| 1 | +1 |  | DIEPENBROCKLAAN, N525, VREDELAAN<br>*LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | -1 |  | BARBIERSWEG, ZEVENEND<br>*LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | 0 |  | HILVERSUM-NOORD, HILVERSUMSEWEG, N525<br>*LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | 0 |  | DRIFT, NAARDERSTRAAT<br>*LAREN* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score |
|---|---|---|---|
| 1 | +12 | OOSTWOUD DORPSSTRAAT<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | 0 | DIJKWEG<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | +1 | DRIEHUIZEN, KERSPELWEG<br>*DRECHTERLAND, MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | +24 | MIDWOUDER DORPSSTRAAT, TRIPKOUW<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 5 | +13 | ALMEREWEG<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 6 | +87 | KLEINGOUW<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 7 | +38 | RANDWEG<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 8 | -7 | GEDEPUTEERDE LAANWEG, KADIJKWEG<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 9 | 0 | ZWAAGDIJK<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 10 | -3 | DORPSSTRAAT<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +2 |  | DRIEHUIZEN, VEENAKKERS<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | 0 |  | GEDEPUTEERDE LAANWEG, KADIJKWEG<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +11 |  | TOLWEG, ZWAAGDIJK<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | -3 |  | TUINSTRAAT, ZWAAGDIJK<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | 0 |  | HOORNSEWEG, INDUSTRIEWEG, OOSTEINDERWEG<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +1 |  | COMPAGNIESINGEL, KEERN, RANDWEG, WESTERSINGEL<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -3 |  | MARKTWEG, TOLWEG, VEENAKKERS<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +4 |  | KAGERBOS, SIMON KOOPMANSTRAAT, ZEEDIJK<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +31 |  | GEDEPUTEERDE LAANWEG, VEILINGWEG<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | 0 |  | DICK KETLAAN, GRIETJE SLAGTERLAAN, NIEUWEWEG, WIJZEND<br>*MEDEMBLIK* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 | GOUWE<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | 0 | OOSTERBOEKELWEG<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +3 | KONINGINNEWEG<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +1 | BREESTRAAT<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -1 | KERKSTRAAT, SPANBROEKERWEG, WADWAY, WESTEINDERWEG<br>*MEDEMBLIK, OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | -3 | DE VEKEN, OPMEERDERWEG<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +4 | PADE<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +7 | HERENWEG, MIDDELWEG<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -2 | N241<br>*MEDEMBLIK, OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -1 | N241<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | HERTOG WILLEMWEG, HOGEWEG, KONINGINNEWEG, PADE<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +7 |  | GOUWE, OOSTERBOEKELWEG<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -1 |  | LINDENGRACHT, PASTOOR MERIUSSTRAAT<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | +1 |  | BREESTRAAT, PLANETENLAAN<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +6 |  | BARNSTEEN, OOSTERBOEKELWEG<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +4 |  | PADE, PLANETENLAAN<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -4 |  | KAAG, SPANBROEKERWEG, WIPBRUGLAAN, ZANDWERVEN<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | -4 |  | DE VEKEN<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -3 |  | KONINGINNEWEG, WUIVER<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -3 |  | DE WEIJVER, KONINGSPADE, PADE<br>*OPMEER* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen.<br>(zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +38 |  | BURGERWEG, WOUDMEERWEG, ZUTWEG<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | -1 |  | SPREEUWENLAAN<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +2 |  | CHRISTOFFELHOF, LANGESTRAAT, PLANTSOEN, STATIONSWEG, THORBECKESTRAAT<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | 0 |  | GROENVELDSDIJK<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -3 |  | AMBACHTSDIJK, VOORBURGGRACHT<br>*DIJK EN WAARD, SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +17 |  | KANAALKADE, KEINSMERWEG<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +69 |  | DORPSWEG, N502<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +57 |  | CORNELIS BLAAUBOERLAAN, FRANS HALSSTRAAT, NES<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -6 |  | BEETHOVENLAAN, HAVENSTRAAT, NOORD<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -4 |  | ANDRIES DEKKERWEG, SPEKETERSWEG<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | MENISWEG, SPREEUWENLAAN<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | 0 |  | HELMWEG, NIEUWEWEG, NOORDSCHINKELDIJK, OOSTERWEG<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +2 |  | KANAALWEG, N504, WESTFRIESEDIJK<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | -1 |  | BLEEKMEERWEG, RINGVAARTWEG, SPEKETERSWEG<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +35 |  | KONING WILLEM II-WEG, KORTE BOSWEG<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +24 |  | N245, ZUIDERWEG<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +32 |  | GROTE SLOOT, KEINSMERWEG<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +29 |  | HERENWEG, HOGE BUURT<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -5 |  | DIEPGATWEG, SPEKETERSWEG<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +7 |  | N9, SINT MAARTENSWEG, ZEEWEG<br>*SCHAGEN* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | BURGEMEESTER STUIFBERGENLAAN, DIRK ESSENLAAN, ESDOORNLAAN<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | 0 |  | BEURSPLEIN, PIETER JANSZOON JONGSTRAAT<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | +2 |  | HOOFDSTRAAT, WESTEINDE<br>*ENKHUIZEN, STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | -1 |  | DE ZWAAN, RAADHUISLAAN<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -1 |  | ZESSTEDENWEG<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +1 |  | N307<br>*DRECHTERLAND, ENKHUIZEN, STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | -1 |  | STEDE BROECWEG<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | 0 |  | DE GOUW, N505<br>*MEDEMBLIK, STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | +8 |  | FLORASINGEL<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +7 |  | STEDE BROECWEG<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +11 |  | DE ZWAAN, VERLENGDE RAADHUISLAAN, ZESSTEDENWEG<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +7 |  | N505, VEILINGWEG<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | 0 |  | RAADHUISLAAN, STEDE BROECWEG, WIJZEND<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | -3 |  | FLORASINGEL, STEDE BROECWEG<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | +5 |  | DE BOUW, DIRK ESSENLAAN<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | -4 |  | BURGEMEESTER STUIFBERGENLAAN, DIRK ESSENLAAN, ZESSTEDENWEG<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +6 |  | FLORASINGEL, KORENMOLENLAAN<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | -3 |  | OVERSTORT, STEDE BROECWEG<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | -3 |  | BOURGONDIËWEG, FLORASINGEL<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | +1 |  | BROEKERHAVENWEG, HOOFDSTRAAT<br>*STEDE BROEC* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | BOODTLAAN, DORPSSTRAAT, NIKADEL, RUIGENDIJK<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | 0 |  | BERNHARDLAAN<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | +1 |  | OOSTERENDERWEG<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | +24 |  | WAALDERWEG<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +25 |  | EMMALAAN<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | -1 |  | RUIGENDIJK<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | -1 |  | HOOFDWEG, LAAGWAALDERWEG, ZAANDAMMERDIJK<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | +24 |  | POSTWEG<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | -2 |  | PONTWEG<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | -7 |  | BEATRIXLAAN<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|
| 1 | +18 |  | GEORGIËWEG, WAALDERSTRAAT, WAALDERWEG<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | -1 |  | HOOFDWEG, MUYWEG<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | +13 |  | BERNHARDLAAN, EMMALAAN, SCHILDEREND<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | +16 |  | EMMALAAN, HAFFELDERWEG<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 5 | +4 |  | SPINBAAN, WAALDERSTRAAT<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 6 | -1 |  | PIJPERSDIJK, PONTWEG<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 7 | -4 |  | FONTEINSWEG, WESTERWEG<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 8 | -6 |  | BEATRIXLAAN, NOORDWESTER<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 9 | -3 |  | BERNHARDLAAN, BURDETSTRAAT, SLUYSCOOG<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 10 | -3 |  | PELIKAANWEG, PONTWEG<br>*TEXEL* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score |
|---|---|---|---|---|
| 1 | +9 |  | GEESTERWEG<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | +24 |  | MIDDELWEG<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | -2 |  | JACOBA VAN BEIERENLAAN, KLEIS, TOLWEG<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | 0 |  | GEESTERWEG<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 5 | -3 |  | N203<br>*CASTRICUM, UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 6 | -3 |  | N246<br>*ALKMAAR, CASTRICUM, UITGEEST, ZAANSTAD* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 7 | -1 |  | N203<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 8 | +12 |  | COMMUNICATIEWEG, COMMUNICATIEWEG WEST<br>*HEEMSKERK, UITGEEST, ZAANSTAD* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 9 | -2 |  | BROEKPOLDERWEG, LAGENDIJK, N203<br>*UITGEEST, ZAANSTAD* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 10 | -2 |  | A9<br>*CASTRICUM, HEILOO, UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | GEESTERWEG, POPULIERENLAAN<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 2 | 0 |  | BONKENBURG, POPULIERENLAAN<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 3 | +10 |  | MIDDELWEG, WITTEBROODSLAANTJE<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 4 | +3 |  | BROEKPOLDERWEG, N203<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 5 | +5 |  | CASTRICUM, N203<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 6 | +7 |  | GEESTERWEG, UITGEESTERWEG<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 7 | -3 |  | DOKTER BRUGMANSTRAAT, MIDDELWEG<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 8 | +5 |  | GEESTERWEG, WESTERWERF<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 9 | +3 |  | N203, UITGEESTERWEG<br>*CASTRICUM, UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |
| 10 | -7 |  | BINNENKRUIERSTRAAT, GEESTERWEG<br>*UITGEEST* | Ongevallen<br>Snelheid | <br> |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score |
|---|---|---|---|
| 1 | 0 | LANGE NIEUWSTRAAT, LINNAEUSSTRAAT, PLANETENWEG, SATURNUSSTRAAT, ZWAANS... *VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 2 | +13 | KRUISBERGLAAN, PLANETENWEG *VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 3 | +1 | BROEKBERGENLAAN, BURGEMEESTER WEERTSPLANTSOEN, HAGELINGERWEG, HOOFDSTR... *VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 4 | +2 | BLOEMENDAALSESTRAATWEG, BLOEMENDAALSEWEG, DOCTOR DIRK BAKKERLAAN, HART... *BLOEMENDAAL, VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 5 | +2 | ROTONDEWEG *HAARLEM, VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 6 | +4 | DUIN- EN KRUIDBERGERWEG, MIDDENDUINERWEG *VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 7 | -5 | DE NOOSTRAAT, LANGE NIEUWSTRAAT, PLEIN 1945, STATIONSWEG *VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 8 | -5 | HAGELINGERWEG, VAN DEN VONDELLAAN *VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 9 | -4 | DOKWEG, PLEIADENPLANTSOEN, RAAFSTRAAT *VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |
| 10 | +4 | HEERENDUINWEG, ZEEWEG *VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | CONCORDIASTRAAT, NOORDERSLUISWEG, PONTWEG<br>*VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | +1 |  | HAGELINGERWEG, KWEEKERSLAAN<br>*VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | -1 |  | MINISTER VAN HOUTENLAAN, WATERLOOLAAN, ZEEWEG<br>*VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | +9 |  | MIDDENDUINERWEG, WIJNOLDY DANIËLSLAAN<br>*VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +6 |  | DRIEHUIZERKERKWEG, VAN DEN VONDELLAAN, WATERLOOLAAN<br>*VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | -1 |  | LINNAEUSSTRAAT, PLANETENWEG<br>*VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | -3 |  | DIJKZICHTLAAN, ROTONDEWEG<br>*HAARLEM, VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | +23 |  | GIJZENVELTPLANTSOEN, LANGE NIEUWSTRAAT, MOERBERGPLANTSOEN, PLANETENWEG<br>*VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | -3 |  | DOKWEG, HAVENKADE, TRAWLERKADE<br>*VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | +24 |  | HAGELINGERWEG, HYACINTHENSTRAAT, OVERBILDTWEG<br>*VELSEN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | KERKLAAN, KORTENHOEFSEDIJK, MOLENEIND<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | +8 |  | OUD LOOSDRECHTSEDIJK<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | 0 |  | NOORDEREINDE<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | -2 |  | KROMME RADE, 'S-GRAVELANDSEVAARTWEG<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +22 |  | LAAN VAN NIFTARLAKE, LOOYDIJK, NIEUWEWEG<br>*STICHTSE VECHT, WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | -1 |  | N523<br>*WEESP, WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | +5 |  | LEEUWENLAAN, 'S-GRAVELANDSEWEG<br>*HILVERSUM, WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | -4 |  | BLOKLAAN, N403<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | +15 |  | CARL HEINRICH KNORRLAAN, RADING<br>*HILVERSUM, WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | -4 |  | N201<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 12 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | +4 |  | DE RAAWEG ZUID, LOOSDRECHTSEWEG, MOLENMEENT, RADING<br>*HILVERSUM, WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | +1 |  | MIDDENWEG, N523<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | +5 |  | BEATRIXWEG, EGIDIUS BLOCKLAAN, KERKLAAN<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | +3 |  | RADING, TJALK<br>*HILVERSUM, WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +3 |  | MOLENEIND, ZUWE<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | +2 |  | LAAN VAN NIFTARLAKE, NIEUWEWEG<br>*STICHTSE VECHT, WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | -6 |  | MOLENMEENT, NIEUW-LOOSDRECHTSEDIJK, OUD LOOSDRECHTSEDIJK<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | -6 |  | NIEUW-LOOSDRECHTSEDIJK, 'T BREUKELEVEENSEMEENTJE<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | -3 |  | DE KREEK, OUD LOOSDRECHTSEDIJK<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | -6 |  | KROMME RADE, N201<br>*WIJDEMEREN* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige trajecten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het traject met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | Score | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | - |  | DOCTOR C.A. GERKESTRAAT<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 2 | +1 |  | BURGEMEESTER VAN ALPHENSTRAAT, LINNAEUSSTRAAT, SOPHIAWEG, TJERK HIDDES...<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 3 | -1 |  | BOULEVARD BARNAART, BURGEMEESTER ENGELBERTSSTRAAT, JAC VAN HEEMSKERCKS...<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 4 | -3 |  | HALTESTRAAT, ORANJESTRAAT, RAADHUISPLEIN<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 5 | -1 |  | N200<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 6 | +4 |  | KOSTVERLORENSTRAAT<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 7 | +8 |  | BENTVELDSWEG, BENTVELDWEG<br>*BLOEMENDAAL, ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 8 | +6 |  | GROTE KROCHT, HOGEWEG<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 9 | 0 |  | N201<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid | |
| 10 | -3 |  | N201<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid | |

*© 2023 VIA, Trajecten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de trajecten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

# Top 10 meest onveilige kruispunten

| | | | Top 10 op basis van de ongevallenscore, stijging/daling in de lijst, positie in CROSS-matrix (rood is hoge ongevallen- én hoge snelheidsscore), naam van het kruispunt met link naar interactieve kaart en de scores uitgedrukt in symbolen. (zie kaart pagina 14 voor exacte locatie) | | Score |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 0 |  | DOCTOR JACOBUS P. THIJSSEWEG, LINNAEUSSTRAAT, VAN LENNEPWEG<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 2 | +2 |  | HAARLEMMERSTRAAT, KOSTVERLORENSTRAAT, TOLWEG, ZANDVOORTSELAAN<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 3 | +2 |  | HERMAN HEIJERMANSWEG, N201<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 4 | +9 |  | A.J. VAN DER MOOLENSTRAAT, VAN LENNEPWEG<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 5 | +1 |  | DOCTOR C.A. GERKESTRAAT, TOLWEG<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 6 | -3 |  | BOULEVARD BARNAART, BURGEMEESTER VAN ALPHENSTRAAT, N200<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 7 | -5 |  | GROTE KROCHT, HALTESTRAAT, KERKPLEIN, KLEINE KROCHT, LOUIS DAVIDSSTRAA...<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 8 | +6 |  | KOSTVERLORENSTRAAT, SOPHIAWEG<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 9 | -2 |  | BENTVELDWEG, LANGELAAN<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid |  |
| 10 | -1 |  | VAN LENNEPWEG, VAN SPEIJKSTRAAT<br>*ZANDVOORT* | Ongevallen<br>Snelheid |  |

*© 2023 VIA, Kruispunten o.b.v. snelheid (december 2022) en ongevallen (2018 t/m 2022)*

Opmerking 1: de verkeersongevallen waarbij de exacte locatie niet bekend is en/of de koppeling met snelheid niet is gelukt zijn niet in deze tabel opgenomen.

Opmerking 2: de kruispunten waar te hard wordt gereden zijn mede bepaald door een vergelijking van de rijsnelheden in de richting van het kruispunt met de geldende snelheidslimiet. Het kan voor komen dat de snelheidslimiet niet juist in het HERE-bestand is opgenomen en daardoor tot een foutieve beoordeling leidt.

Opmerking 3: om de Top 10 beter op de actuele situatie te laten aansluiten is een hogere weging aan de recente ongevallenjaren gegeven. Locaties die recentelijk succesvol zijn aangepakt dalen daardoor sneller in de lijst en nieuwe locaties met een stijgend aantal ongevallen komen eerder in beeld.

Opmerking 4: in de ongevallenscore zijn ongevallen met mogelijke gewonden als slachtofferongevallen meegewogen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

T.L. Dekker en O. Jonker
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143971
dekkert@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

16 OKT. 2023

**Kenmerk**

2119473/2119482

**Uw kenmerk**

**Betreft: Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030**

Geachte leden,

Met deze brief informeren wij u over het vaststellen van het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030.

## Inleiding

De afgelopen tien jaar zien we helaas dat het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden stijgt. Als we onze inspanningen niet vergroten zal die zorgelijke trend omhoog de komende jaren verder doorzetten. Evenals in de rest van Nederland werken wij in de regio daarom gezamenlijk aan de uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) van het Rijk en decentrale overheden. Het gezamenlijke doel: nul verkeersslachtoffers in 2050, en een forse reductie in de komende periode. Gemeenten en provincie hebben via Vereniging van Nederlandse Gemeentes (VNG) en Interprovinciaal Overleg (IPO) in 2019 getekend voor uitvoering van het SPV2030.

Regionale samenwerking tussen gemeenten, provincie, en partijen zoals politie en het OM is een belangrijk uitgangspunt van het SPV2030, evenals het opstellen van risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's op regionaal niveau. De provincie neemt hierbij voor de vijf Noord-Hollandse regio's buiten de Vervoerregio Amsterdam een regierol in (zie kaartje hiernaast). Daarnaast werken we mee aan de totstandkoming van een soortgelijk programma in de Vervoerregio.




Uitvoeringsprogramma's zijn voor gemeenten en provincies voorwaardelijk om aanspraak te kunnen maken op rijkssubsidie voor infrastructurele projecten vanuit de Investeringsimpuls SPV.

## Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid

Dit regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid beschrijft maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, en is samen met een groot aantal partijen opgesteld: 30 gemeentes in de regio's Alkmaar, Gooi en Vechtstreek, Kop van Noord-Holland, West-Friesland

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

en Zuid-Kennemerland IJmond; de politie-eenheden Noord-Holland en Midden-Nederland, Openbaar Ministerie (CVOM), ANWB, Veilig Verkeer Nederland en Fietsersbond. De deelnemende partijen bepalen op basis van dit programma welke maatregelen waar en wanneer worden uitgevoerd. De maatregelen bevatten activiteiten voor zowel veiligere infrastructuur, voorlichting voor veilig gedrag als handhaving om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers omlaag te brengen.

**Realisatie en provinciale taken**

Het uitvoeringsprogramma heeft een looptijd van 2023 tot 2030. In deze periode gaan we de geformuleerde maatregelen uitvoeren. We hebben inmiddels een degelijke samenwerking opgebouwd in de regio's die essentieel is om de verkeersveiligheid verder te kunnen verbeteren. In dit samenwerkingsverband brengen we prioritering aan in de maatregelen en worden taken verdeeld. Met name regio-overstijgende maatregelen, zoals het ontwikkelen van een netwerkvisie, zullen door de provincie worden opgepakt.

**Provinciale wegen**

De maatregelen in het uitvoeringsprogramma zijn ook relevant als het gaat om provinciale wegen en fietspaden. Denk aan afleiding in het verkeer, of rijden onder invloed - die risico's zijn er ook op provinciaal areaal. Specifiek op het vlak van infrastructuur zijn maatregelen opgenomen die wij als provincie gaan uitvoeren. Die komen onder andere voort uit het onlangs met GS en de Staten gedeelde SWOV-onderzoek over verkeerslachtoffers in Noord-Holland[1] en het in 2021 gedeelde onderzoek naar de Verkeersveiligheid van onze provinciale wegen[2].

**Tot slot**

Uiteraard zijn ook tijdens het ontwikkelen van dit uitvoeringsprogramma maatregelen getroffen. Samen met de regio's worden continu projecten gerealiseerd om de verkeersveiligheid in het hier en nu te verbeteren. Denk hierbij aan lopende infrastructurele projecten op provinciaal en gemeentelijk areaal, de landelijke

[1] https://swov.nl/nl/nieuws/aanbevelingen-verkeersveiligheid-noord-holland#:~:text=Dit%20blijkt%20uit%20de%20SWOV,verkeersgewonden%20per%20jaar%20in%202040.

[2] https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheid-van-provinciale-wegen-noord-holland

campagnes verkeersveiligheid, verkeerseducatie aan scholieren en de cursussen voor veilig fietsen van oudere fietsers (Doortrappen). Ook blijven we lobbyen bij het Rijk en Rijkswaterstaat voor de veiligheid van de rijkswegen in de provincie Noord-Holland, waaronder de N9.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

E.A.S. Rommel

1 bijlage

Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13139 |
| **Extern Zaak ID** | 2100615 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 13.b |
| **Titel** | Mobiliteit: Regionale Agenda Mobiliteit regio Alkmaar (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

**Toelichting**

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

# Regionale Agenda Mobiliteit

# Regio Alkmaar

## 2023-2025



Provincie Noord-Holland
gemeente ALKMAAR
DIJK EN WAARD
gemeente BERGEN
gemeente UITGEEST
gemeente CASTRICUM
GEMEENTE HEILOO

# Inhoud


Gezamenlijk voorwoord 3

Verhaal van de Regio Alkmaar 5
- Algemene beschrijving 5
- Positionering van de Regio Alkmaar in Noord-Holland Noord 5
- Focuspunten Regio Alkmaar 6
- Werkagenda Mobiliteit Samen, Duurzavam, Slim en Veilig 8

VISIE Slimme, schone en veilige mobiliteit 11
- Lopende trajecten 12
- Prioriteiten 12
- Lobbylijst 13

Ambitie 1 Ontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten 14
- Lopende trajecten 14
- Prioriteiten 16
- Overige onderwerpen 17
- Lobbylijst 17

Ambitie 2 Complete en veilige (regionale) fietsroutes inclusief voldoende fietsenstallingen 18
- Lopende trajecten 18
- Prioriteiten 19
- Overige onderwerpen 19
- Lobbylijst 19

Ambitie 3 Bereikbaar, veilig en goed onderhouden infrastructuur 20
- Lopende trajecten 20
- Prioriteiten 20
- Overige onderwerpen 21
- Lobbylijst 22

Gebruikte regionale bronnen 23

## ➔ Gezamenlijk voorwoord

Dit is de werkagenda Mobiliteit van en voor de Regio Alkmaar. De bestuurlijke Regio Alkmaar bestaat uit de zes gemeenten Alkmaar, Dijk en Waard, Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo. Deze laatste vier gemeenten werken ambtelijk samen onder de naam werkorganisatie BUCH. Samen met maatschappelijke partners en het bedrijfsleven werken zij aan de opgaven en ambities van de regio. Het provinciale mobiliteitsbeleid is weergegeven in het Perspectief Mobiliteit. Elke deelregio binnen de provincie heeft andere opgaven en ook eigen beleid, ambities en wensen. Daarom zijn we in regionaal verband aan de slag om uitwerking te geven aan het verder te ontwikkelen mobiliteitsbeleid. Samen willen we de regionale samenwerking versterken en efficiënter maken door een regionale mobiliteitsagenda op te stellen. Hierin agenderen we waar we mee aan de slag willen en maken afspraken over hoe we dat kunnen organiseren. Dit is de regionale agenda voor de Regio Alkmaar. Waar van toepassing zijn andere bestaande regionale visies en afspraken meegenomen.

Het doel van de Regionale Agenda Mobiliteit is om de regionale samenwerking te versterken en efficiënter te maken en om inzicht en overzicht te creëren voor bestuurders en ambtenaren in alle thema's en projecten waar we op samenwerken binnen mobiliteit. De agenda biedt bovendien overzicht van nu al lopende projecten in uitvoering. Vandaar dat wij gezamenlijk dit stuk opstelden om tot deze dynamische agenda te komen. In deze werkagenda staan veelal concrete acties die we met elkaar op korte termijn tot uitvoering brengen. De werkagenda is een 'levend' document, dat periodiek wordt geactualiseerd en waar nodig aangepast om goed aan te blijven sluiten op dat wat nodig is. Dynamisch wil namelijk zeggen dat we de agenda periodiek zullen herijken en waar nodig aanpassen om goed aan te blijven sluiten op de dagelijkse werkelijkheid. De Regionale Agenda Mobiliteit staat daartoe tweemaal per jaar op de agenda van het Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad (PVVB). Indien er financiële vervolgafspraken nodig zijn, wordt de besluitvorming aan colleges en zo nodig raden en staten voorgelegd.



Wethouder
**Christiaan Peetoom**
Gemeente Alkmaar



Wethouder
**Nils Langedijk**
Gemeente Dijk en Waard



Wethouder
**Ernest Briët**
Gemeente Bergen



Wethouder
**Judie Kloosterman**
Gemeente Uitgeest



Wethouder
**Valentijn Brouwer**
Gemeente Castricum



Wethouder
**Rob Opdam**
Gemeente Heiloo



Gedeputeerde
**Jeroen Olthof**
Provincie Noord-Holland

## Leeswijzer

De agenda schetst allereerst het verhaal van de bestuurlijke Regio Alkmaar. Hierin wordt aangestipt voor welke uitdagingen en opgaven de gemeenten en provincie staan en welke ruimtelijke ontwikkelingen van invloed zijn op de bereikbaarheid. Dan volgt een toelichting op de wijze waarop de Regio Alkmaar is verweven met de ontwikkelingen in Noord-Holland Noord en als scharnier tussen Noord-Holland Noord en de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Vervolgens volgen vanuit bestaande kaders en de geschetste ontwikkelingen een regionale visie en drie onderliggende regionale ambities. De regiogemeenten en provincie geven met deze agenda prioriteit aan deze ambities in hun samenwerking. Per ambitie schetsen we de ontwikkelingen in de regio en wat er gezamenlijk wordt opgepakt om de ambities te realiseren. In de tabellen daaronder wordt de uitvoering beschreven; de processen, projecten of activiteiten die momenteel in uitvoering zijn, dan wel opgestart worden om de ambities te bereiken. In de tabellen staan de trekker en een grove planning van de acties benoemd. Vervolgens staan onder de tabellen eventuele aandachtspunten die betrekking hebben op de toekomstige regionale samenwerking in uitvoering en/of ambitie.

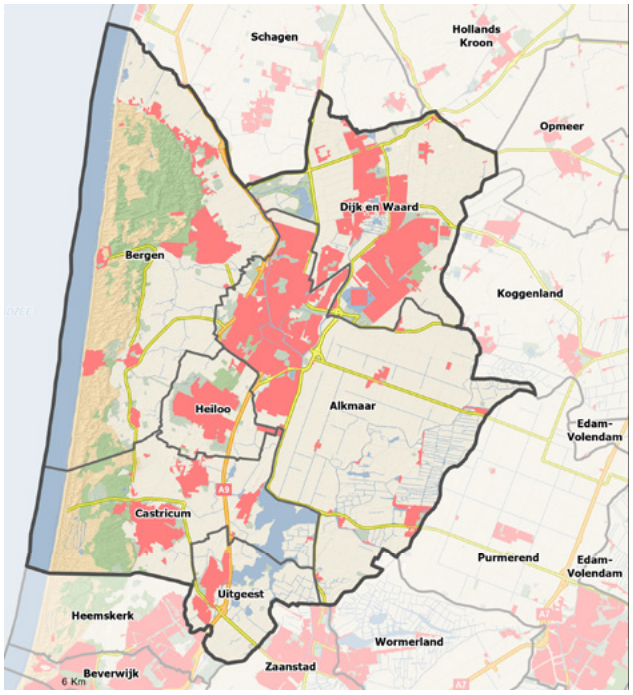
Beeld cover:

N242 verkenning - Ted Jansen

# ➔ Verhaal van de Regio Alkmaar

## Algemene beschrijving

Regio Alkmaar telt zes gemeenten met in totaal ongeveer 300.000 inwoners. Het landschap van de regio wordt gekenmerkt door een opeenvolging van verschillende landschappen. Een kustlandschap met brede duinen en strandwal, overgaand in een open agrarisch landschap. In het hele gebied liggen aantrekkelijke woonkernen, met hun uiteenlopende eigen specifieke woonmilieus en toeristische kwaliteiten. Het oude Alkmaar met zijn historische centrum en het 'nieuwe' Heerhugowaard vormen het stedelijk hart van de regio. In de kustzone en binnenduinrand vinden we kernen als Castricum, Egmond en Bergen en op de strandwal liggen groene dorpen zoals Heiloo en Limmen. In de waterrijke gebieden vinden we vogelrijke veenweidegebieden, maar ook havens en kleinere historische plaatsen, zoals Uitgeest, De Rijp en Broek op Langedijk. De Schermer en de Eilandspolder vormen een bijzonder open cultuurlandschap.




Figuur 1

De belangrijkste ruimtelijk-economische clusters in de regio zijn Energy, Agribusiness en de vrijetijdseconomie; in de regio zijn bijvoorbeeld zaadveredeling, tulpenbroeierij, bollenteelt, glastuinbouw, veeteelt en ketenactiviteiten te vinden. Op bedrijventerrein Boekelermeer ontwikkelt zich een New Energy Park en de verduurzaming van het glastuinbouwgebied Alton is in volle gang. De diversiteit aan woonmilieus, van stedelijk tot dorps en landelijk, is groot. Van nieuwe ruim opgezette woonwijken als de Stad van de Zon en Zandzoom, de karakteristieke dorpsbebouwing van Bergen en Uitgeest, tot appartementen in de Kanaalzone van Alkmaar en het stationsgebied van Heerhugowaard. De Regio Alkmaar is via het spoor (Zaancorridor), de A9 en (door)fietsroutes verbonden met de MRA en de rest van Nederland. Behalve Bergen hebben alle gemeentes een NS-station.



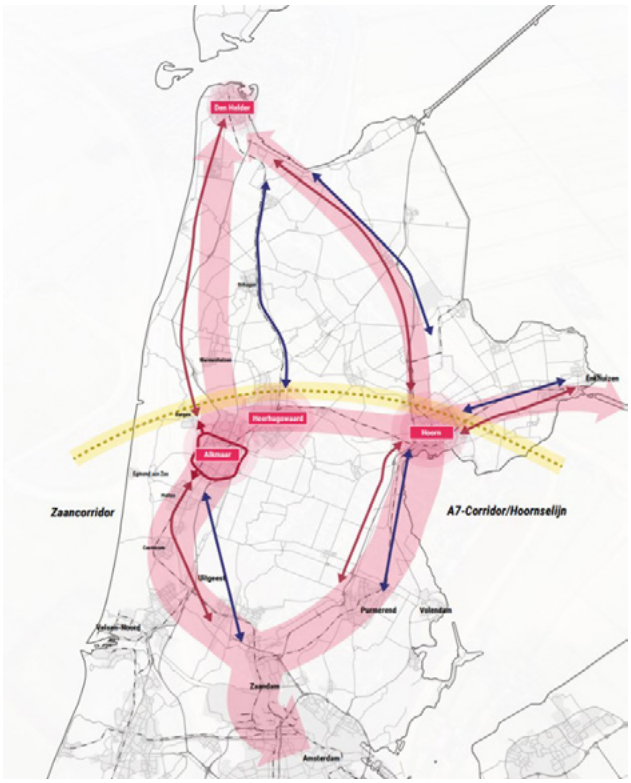

Figuur 2

## Positionering van de Regio Alkmaar in Noord-Holland Noord

Regio Alkmaar maakt onderdeel uit van Noord-Holland Noord (NHN). NHN bestaat uit de deelregio's Alkmaar, Westfriesland en De Kop van Noord-Holland. NHN is een innovatieve, ondernemende, goed bereikbare regio in de directe omgeving van de Metropool Regio Amsterdam (MRA). Deze goede bereikbaarheid willen we ook in de toekomst borgen. De voorziene groei van het aantal verkeersbewegingen door – met name – een forse hoeveelheid woningbouw, maar ook door economische groei en toerisme, vraagt dat we nu gezamenlijk reageren om problemen later te voorkomen. Regio Alkmaar maakt samen met Hoorn onderdeel uit van het daily urban system van de MRA en is een belangrijk scharnierpunt en hub naar de omliggende regio. Dit is terug te zien in woon-werkpendel, er gaan dagelijks meer mensen de regio uit dan in. Van de NS-stations van Uitgeest, Castricum, Heiloo, Alkmaar (2) en Heerhugowaard is de reistijd naar Amsterdam 15 tot 40 minuten.

De 17 gemeenten (toen nog 18) hebben in 2021 gezamenlijk de Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord opgesteld. Belangrijk fundament van de visie is het Programma Hoogfrequent Spoor, waarin de corridorverbindingen een belangrijke rol spelen (zie figuur 3). Voor Regio Alkmaar gaat het om het optimaliseren van de Zaancorridor (zowel gebruik van spoor, weg en doorfietsroutes). Hoe de regio dat gaat doen, staat omschreven in de acties onder de visie en ambities in dit document.

De visie zet in op het eerst realiseren van het bovenregionale fundament en dan lokaal doorpakken: het zogenaamde visgraatmodel. De fiets is daarbij belangrijk. "Het gebruik van de fiets als één van de meest duurzame manieren van vervoer willen wij stimuleren. Wij doen dit met een gezamenlijke regionale aanpak van doorfietspaden, hoogwaardige fietsinfrastructuur in de steden en dorpen en goede veilige fietsvoorzieningen bij OV-knooppunten. Daarmee kan binnen de stedelijke centra een belangrijke winst behaald worden." De concretisering van de visie is terug te vinden in de Factsheets Noord-Holland Noord die de gemeenten in 2021 hebben laten opstellen.




Figuur 3

In 2021 is door alle gemeenten en de provincie de Woondeal Noord-Holland Noord ondertekend. Deze is in 2022 aangevuld met een Addendum waarin, op basis van de Bereikbaarheidsvisie NHN, inzicht wordt gegeven in de bereikbaarheidsopgaven gekoppeld aan de bouw van 60.000 woningen in NHN. De Woondeal met het Addendum NHN vormen de basis voor de aanvraag van rijksmiddelen en input voor de Woondeal Noord-Holland Noord die op 15 maart 2023 door gemeenten, provincie en rijk is gesloten.

** Woondeal 2023 is niet getekend door gemeente Castricum.*

In deze Werkgenda zijn die bevindingen, waar van toepassing, meegenomen.

## Focuspunten Regio Alkmaar

Met de regionale Focusagenda 2019-2022 hebben de gemeenten in Regio Alkmaar samengewerkt aan Wonen, Duurzame bereikbaarheid en Energie-innovatie. Momenteel wordt de Focusagenda geëvalueerd, waarna wordt besloten over het vervolg ervan.

*Wonen*

Veel mensen moeten lang wachten op een passend huis. De doorstroming stokt; ouderen kunnen hun woning niet doorgeven aan de jongere generatie. Starters komen in de knel omdat ze geen betaalbaar huis kunnen vinden. Terwijl de regio er alle belang bij heeft dat er een diverse bevolkingsopbouw blijft en daarmee voldoende arbeidspotentieel. Gescheiden partners blijven noodgedwongen in hetzelfde huis wonen. Het zijn slechts enkele voorbeelden van het maatschappelijk effect van het woningtekort. Ondertussen zorgen de mooie natuurgebieden, het uitstekende aanbod aan voorzieningen en de goede bereikbaarheid van de regio ervoor dat de aantrekkingskracht voor woningzoekenden groeit. De aantrekkingskracht van Regio Alkmaar en de druk op de woningmarkt in de MRA zorgt voor meer verhuisbewegingen naar de Regio Alkmaar met extra woningschaarste in de regio als gevolg.

De regio Noord-Holland Noord levert een belangrijke bijdrage aan het oplossen van de woningnood; in de eigen regio, maar ook voor een deel van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Daartoe sloten de gemeenten en provincie in Noord-Holland Noord in 2021 de Woondeal Noord-Holland Noord en het Woonakkoord Alkmaar. In 2022 is de Woondeal aagevuld met een Addendum, waarin, op basis van de Bereikbaarheidsvisie NHN, inzicht wordt gegeven in de bereikbaarheidsopgaven die het gevolg zijn van de woningbouwambitie. De provincie en regiogemeenten spraken af tot 2030 minimaal 40.000 en tot 2040 minimaal 63.000 woningen te bouwen in heel Noord-Holland Noord. Afgesproken is dat de Regio Alkmaar tot 2030 jaarlijks minimaal 2.000 woningen

en tot 2040 circa 25.000-33.000 woningen bouwt.
Bij het selecteren van potentiële woningbouwlocaties voor de te bouwen woningen heeft de Regio naast de bereikbaarheidsopgave in het bijzonder aandacht voor:

- Klimaatadaptatie, circulair en natuurinclusief bouwen, biobased bouwen en de energietransitie.
- Werkgelegenheid.
- De ontwikkeling van de regio als een aantrekkelijke en duurzame woon- en leefomgeving vanuit de ambities van de Focusagenda.
- Natuur en landschapswaarden en het behoud of versterking ervan.
- Borgen van de bereikbaarheid van de steden en kernen.

Vermindering van de huidige woningvraag en verduurzaming van de bereikbaarheid van de regio gaan hand in hand. Daarom bouwen we zoveel mogelijk op locaties in bestaand stedelijk gebied en nabij OV-/mobiliteitsknooppunten (bestaande infra-netwerk van het daily urban system). Zo dragen we planologisch bij aan een goede en duurzame bereikbaarheid naar, van en binnen de regio, waarin openbaar vervoer, actieve mobiliteit en deel- en ketenmobiliteit een steeds belangrijkere plaats kunnen gaan innemen naast of in plaats van de auto. Op deze manier wordt enerzijds bijgedragen aan de klimaatopgave door mobiliteit te verduurzamen, anderzijds kan de schaarse ruimte efficiënter worden ingericht. Om die kansen te benutten, is het van belang de bereikbaarheidsuitgangspunten van potentiële ontwikkellocaties vroegtijdig te bepalen en met elkaar te bespreken als regio en provincie. Ook is het belangrijk om de precieze regionale bereikbaarheidseffecten van de beoogde nieuwbouwplannen tijdens het planproces inzichtelijk te hebben om zo te komen tot een duurzame ontwikkeling. Deze worden in gezamenlijkheid bekeken. Het Woonakkoord geldt voor vijf jaar, maar de afspraken en acties zullen de komende jaren worden geactualiseerd wanneer daar behoefte aan is.

*Duurzame bereikbaarheid*
Door als Regio Alkmaar een belangrijke bijdrage aan de Nationale Woon- en Bouwagenda te leveren, is de keerzijde dat een groeiend aantal mensen in de regio ervoor zorgt dat ook het aantal verplaatsingen zal toenemen. Dit betreft onder meer woon-werk, zakelijk en recreatief verkeer. Het zet de regionale bereikbaarheid onder druk. Willen we inwoners een passende, gezonde leefomgeving bieden met schone lucht en een gezonde leefstijl, dan zijn mobiliteit en goede, duurzame bereikbaarheid een noodzakelijke randvoorwaarde. Om dit te garanderen is een mobiliteitstransitie noodzakelijk.

Dit speelt op twee niveaus:

- In de eerste plaats gaat het om de verbindingen binnen de Regio Alkmaar die als gevolg van extra woningbouw zullen dichtslibben. Dit speelt met name op de grote verkeersaders waar doorstroming essentieel is (denk aan de ring Alkmaar en de A9). Maar ook op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (GOW's) en regionale wegennetten waar weinig ruimte is voor meer verkeersbewegingen (denk bijvoorbeeld aan de verkeersveiligheid rondom de N9). De oplossing voor deze bereikbaarheidsknelpunten zit met name in het optimaliseren en verduurzamen van mobiliteit. Hierbij volgen we de Ladder van Verdaas:
  a. verminderen van vervoersbewegingen;
  b. inzetten op duurzame mobiliteit;
  c. beter benutten van de bestaande infrastructuur;
  d. aanleggen van nieuwe infrastructuur.

  De mobiliteitstransitie in de regio draait om het anders invullen van vervoer – passend bij de lokale omstandigheden - om zo toe te werken naar een aantrekkelijkere en gezonde leefomgeving voor iedereen en bij te dragen aan de doelstellingen uit het klimaatakkoord. De provincie en regiogemeenten vullen dit in door in het mobiliteitsbeleid in te zetten op vervoer per trein, snelle busverbinding en/of verbetering van fietsvoorzieningen en het inzetten van stadrandhubs of mobipunten. Daarmee vangen we automobiliteit af en leveren zo een bijdrage aan de doorstroming op bestaande wegen, waardoor ruimte ontstaat voor noodzakelijk economisch verkeer.
- In de tweede plaats gaat het om de bereikbaarheid van heel Noord-Holland Noord en de verbinding van deze regio met belangrijke voorzieningen- en werkgelegenheidsfuncties in de MRA, in het bijzonder om de verbinding met het Zuidas-Dock. Daar wordt gewerkt aan de bereikbaarheid van Amsterdam, wat noodzakelijk is met het oog op het goed functioneren van het spoorsysteem in Noord-Holland Noord.
  Met het oog op verduurzaming ligt het zwaartepunt hier op de spoorverbindingen langs de Zaancorridor (en de Hoornse Lijn-corridor). Deze corridors zijn essentieel voor het faciliteren van duurzaam woon-werkverkeer naar en van de MRA. Door via economisch beleid rondom stations, met onder andere mobiliteitshubs, ruimte te bieden aan dienstverlenende bedrijven ontstaat een voor de exploitatie noodzakelijke tegenpendel. Wonen, bereikbaarheid en economie lopen hierin samen op. Provincie en Rijk faciliteren middels PHS, ov-concessies en uitrol van een regionaal netwerk van doorfietsroutes dat dit duurzame vervoer functioneert en continue wordt geoptimaliseerd.

Beide niveaus vragen aandacht en haken op elkaar in aan de zuidzijde van Noord-Holland Noord, rondom Alkmaar en Hoorn.

*Energie-innovatie*
Het programma Energie-innovatie is vooral gericht op samenwerking en stimulering van innovatieve aanpakken en oplossingen in de energietransitie. Daarbij wordt onder meer ingezet op waterstof, elektrificatie en het zoeken naar lokale oplossingen voor de netcongestie, zodat de verschoning of verduurzaming van onze mobiliteit daadwerkelijk kan vorderen.

**Focusagenda 2.0**
Eind 2022 loopt de huidige Focusagenda af. Na evaluatie zal deze worden geactualiseerd. In de nieuwe agenda zal naast doorontwikkeling van de huidige drie focuspunten Wonen, Duurzame Bereikbaarheid en Energie-innovatie nog meer een relatie worden gelegd met andere regionale programma's en agenda's zoals het Regionale programma Klimaatadaptatie, de regionale Economische Agenda NHN en de RES. Overigens zijn er ook ontwikkelingen die nu niet direct binnen de Focusagenda vallen, omdat ze bijvoorbeeld regio-overstijgend zijn of gebiedsgerichte opgaven met enkele gemeenten betreffen. Zo maakt Alkmaar deel uit van het Programma Bereikbare Steden van de Metropoolregio Amsterdam en heeft een eigen Gebiedsplan Alkmaar. Vanuit de inzet op OV-knooppunten is er de ontwikkeling van de verschillende stationsomgevingen zoals Alkmaar, Alkmaar Noord, Heerhugowaard maar ook Heiloo, Castricum, Uitgeest en samenwerking aan het Ontwikkelbeeld Zaancorridor 2040. Overigens zijn ook andere regionale visies en afspraken van belang, bijvoorbeeld de provinciale "Visie Recreatie en Toerisme Noord-Holland" waarbij 1 van de actielijnen / pijlers duurzame bereikbaarheid is of het eerder genoemde Woonakkoord Regio Alkmaar 2021-2025.

*Maatschappelijke ontwikkelingen*
Momenteel spelen er diverse ontwikkelingen die de uitvoering van (bouw)projecten kunnen verhinderen dan wel vertragen. Zo vereist het huidige stikstofbeleid een stikstofberekening voor ieder bouwproject en kan dit beleid ervoor zorgen dat project vertragen of dat bepaalde projecten, op specifieke locaties, gewoonweg niet uitgevoerd mogen worden. Daarnaast hebben we op grote schaal te maken met hoge grondstofprijzen en personeelstekorten, waardoor de bouwkosten momenteel hoog zijn. Tezamen met de beperkte middelen vanuit het Rijk en provincie, vraagt dit om goede regionale samenwerking en gezamenlijke prioritering en fasering in de aanpak van en lobby voor projecten.

## Werkagenda Mobiliteit Samen, Duurzaam, Slim en Veilig

Het provinciale lange termijn mobiliteitsbeleid is weergegeven in het Perspectief Mobiliteit. Met deze Regionale Agenda Mobiliteit kruisbestuiven we de ambities uit de Focusagenda en de Woondeal met Addendum met de provinciale taken en opgaven uit het Perspectief Mobiliteit om zo tot de gezamelijke acties in deze agenda te komen. In regionaal verband willen we aan de slag met korte termijn acties om uitwerking te geven aan het verder te ontwikkelen mobiliteitsbeleid. We willen de regionale samenwerking versterken en efficiënter maken door een werkagenda Mobiliteit op te stellen, waarin we samen agenderen waar we op korte termijn mee aan de slag willen en afspraken maken over hoe we dat kunnen organiseren. In deze werkagenda staan veelal acties die we met elkaar op korte termijn tot uitvoering brengen. De werkagenda is een 'levend' document, dat periodiek wordt geactualiseerd.

Momenteel worden nog veel korte en (middel)lange ritten met de auto afgelegd, wat een belasting vormt voor het lokale en regionale wegennet en een negatief effect heeft op energieverbruik, uitstoot en verkeersveiligheid. Een deel van deze verplaatsingen is onnodig en kan in potentie op een andere manier gefaciliteerd worden. Daarvoor is het belangrijk om passende alternatieven voor autogebruik (en -bezit) te bieden, waaronder openbaar vervoer, actieve mobiliteit en deel- en ketenmobiliteit. Hiermee krijgt het stedelijk gebied de ruimte voor haar noodzakelijke kwalitatieve ontwikkeling op het gebied van leefbaarheid én wordt de regionale autobereikbaarheid gewaarborgd. In die delen van Noord-Holland Noord waar de afstanden te groot zijn en/of er geen goede dan wel rendabele alternatieven voor de auto te bieden zijn, kan de auto zodoende naast andere modaliteiten een belangrijke en noodzakelijke rol blijven vervullen in het daily rural system van de regio. Hier heeft de Regio Alkmaar een rol in haar scharnier functie te vervullen met het faciliteren van een overstap. Een duurzaam, robuust, veilig en betrouwbaar verkeerssysteem is nodig, dat aandacht heeft voor de auto en innovatieve vormen van OV. Daarnaast wordt ook het gebruik van de (elektrische) fiets door middel van het realiseren van doorfietsroutes in landelijk gebied gestimuleerd. Koppeling van dit daily rural system aan de Zaanse (en Hoornse) corridor, maar ook de Helderse- en Westfrieselijn, vergroot de bereikbaarheid van Regio Alkmaar en heel Noord-Holland Noord. Het robuust maken van de Zaancorridor als cruciale verbinding tussen Noord-Holland Noord en de MRA heeft hierin prioriteit. Het gaat om optimalisatie van spoor, weg en doorfietsroutes. De

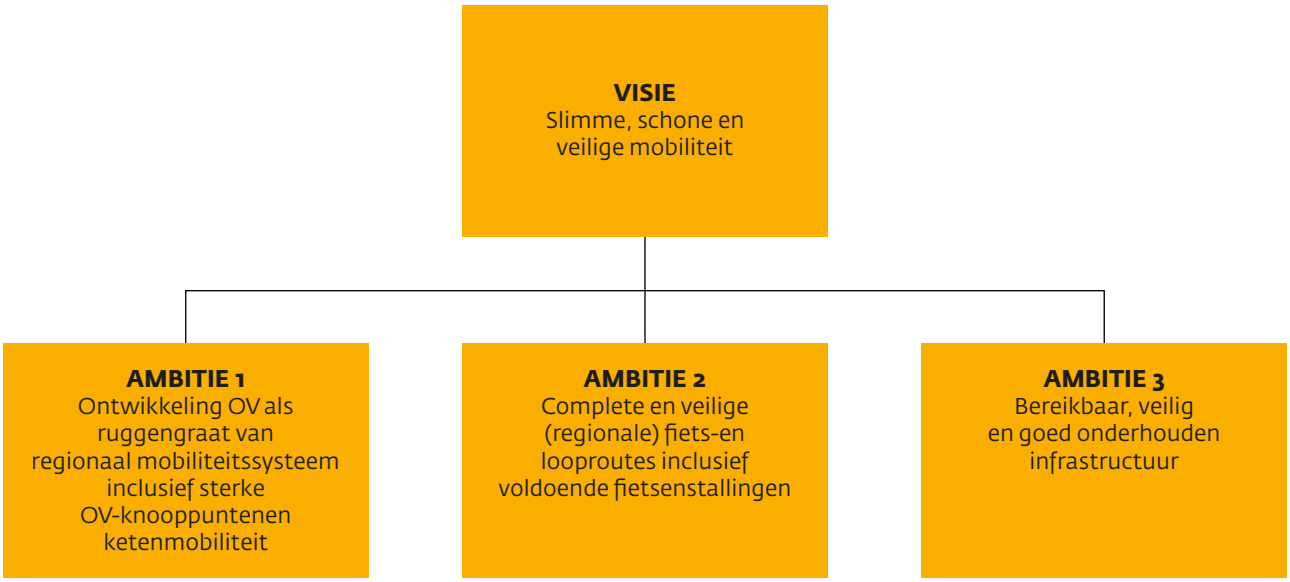
inzet op OV-bereikbaarheid in de corridor (conform/in lijn met het OV-Toekomstbeeld 2040) in combinatie met de aanleg van regionale doorfietsroutes en het beter benutten van weginfrastructuur, geeft een heldere focus die goed aansluit bij de prioriteiten en strategische keuze van NHN, MRA, provincie en het Rijk. Regiogemeenten zoeken in het regionale samenwerkingsverband Noord-Holland Noord de samenwerking met het bedrijfsleven, provincie en het Rijk om de infrastructuur toekomstbestendig te maken.

De diverse trends en opgaven tezamen maken duidelijk dat de mobiliteitsoplossingen zowel Duurzaam, Slim als Veilig moeten zijn. Om dit voor elkaar te krijgen, hanteren de provincie en gemeenten in de Regio Alkmaar de genoemde Ladder van Verdaas. In de praktijk betekent dit dat provincie en gemeenten in eerste instantie inzetten op het ontmoedigen van niet-noodzakelijke verplaatsingen, door onder meer vanuit hun economisch beleid te werken aan het vergroten van werkgelegenheid nabij OV-knooppunten, ter voorkoming van pendel en versterking van tegen-spits op de corridors. Daarnaast wordt ingezet op algehele bereikbaarheid per fiets en het OV evenals de verbinding daartussen (versterken van de visgraat regionale bereikbaarheid). Aanpak van weginfrastructuur is hierop aanvullend en gebeurt indien nodig. Smart mobility en ketenreisoptimalisatie (aansluiting op stadsrandhubs, mobipunten en vervolgens richting OV-knooppunten) wordt gefaciliteerd conform de bereikbaarheidsvisie. Met deze aanpak vangt de regio mobiliteit af en beperkt zij de belasting van het hoofdwegennet.

Zo zetten de gemeenten en provincie in op efficiënte investeringen in het optimaliseren van de bestaande bereikbaarheidsinfrastructuur, verminderen van de uitstoot van $CO_2$ en het realiseren van gezonde, groene en prettige woonmilieus (grotendeels nabij OV-knooppunten).

Hierbij is het essentieel om goed Samen te werken als we resultaten willen bereiken. Meerdere mobiliteitsopgaven stijgen uit boven het lokale niveau van gemeenten en het deel-regionale niveau van Alkmaar en spelen op het niveau van Noord-Holland-Noord, de provincie Noord-Holland en ook op Rijksniveau.

In de Regio Alkmaar hebben we de volgende visie en drie onderliggende regionale ambities geformuleerd waar we op inzetten, namelijk:




De visie en ambities willen we bereiken met deze werkagenda, door:

- Intensiveren van de samenwerking tussen de regionale gemeenten, de provincie Noord-Holland, onze partners, ondernemers en onderwijsinstellingen door het organiseren van regie en uitvoeringskracht op inhoud;
- Concretiseren van de samenwerkingsagenda door het oppakken van gezamenlijke projecten;
- Optimaal benutten van de beschikbare financieringsmogelijkheden (Europese subsidies en beschikbare fondsen, et cetera).

Binnen de visie en ambities benoemen we de regio specifieke acties die hierbij horen. De acties zijn als volgt onderverdeeld:

- Lopende trajecten (L): Voor een gedeelte zijn de acties al geborgd in lopende trajecten (L).
- Prioriteiten (U): Nieuwe acties met prioriteit. Deze worden expliciet geagendeerd vanuit deze gezamenlijke werkagenda.
- Overige onderwerpen (niet-urgente aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties) (N): Per paragraaf is tevens een overzicht gegeven van benoemde aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige onderwerpen. Deze worden voor de volledigheid genoemd, maar worden voorlopig niet met prioriteit in regionaal verband opgepakt (N). Op deze manier zorgen we ervoor dat we de gezamenlijke focus houden op activiteiten waarvan we regionaal gezien het meeste resultaat verwachten. Op termijn kan worden besloten in hoeverre we deze onderwerpen alsnog willen omzetten in een prioritaire actie.
- Lobby's: Ten slotte gaat het in sommige gevallen om een lobby richting Rijk en Europa

De scope van de acties in deze werkagenda kan verschillen. Soms gaat het over oriënterende gesprekken en eerste verkenningen op onderwerpen. Bij andere acties kan het gaan om het verder brengen van specifieke projecten.

## ➔ VISIE Slimme, schone en veilige mobiliteit

In het landelijke Klimaatakkoord is de visie voor mobiliteit als volgt verwoord:
*Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd.*

Dit bereiken we met een integrale benadering van het mobiliteitssysteem; schoon, slim en veilig. Dat is onze overkoepelende visie. Om deze visie te kunnen halen, stemmen we maatregelen op elkaar af, leren we van elkaar en schalen we waar mogelijk op. Op die manier zijn we als regio meer dan de som der delen.

**Schoon**
We doen dit door als regio intensief samen te werken in onder meer het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP). Het RMP blijft een zelfstandig programma, maar middels deze werkagenda bestuurlijk besproken worden. Met het RMP geven we regionaal invulling aan het landelijke Energie- en Klimaatakkoord. Het doel is om voor de sector mobiliteit en transport voor heel Noord-Holland en Flevoland samen de $CO_2$-uitstoot te reduceren naar een maximale uitstoot van 4,2 megaton in 2030. Het streven is echter nadrukkelijk om de $CO_2$-uitstoot te reduceren tot minder dan 4,2 megaton in 2030, richting 2,2 megaton. Het laatste is conform de algemene doelstelling in het Klimaatakkoord, namelijk een reductie van de $CO_2$-uitstoot met 55% ten opzichte van 1990.

De 'Menukaart duurzame mobiliteit' toont welke maatregelen hiervoor ingezet kunnen worden en waar deze het meeste resultaat hebben. Zo werkt het RMP aan concrete maatregelen die bijdragen aan het behalen van duurzaamheidsdoestellingen. Daarin heeft het RMP verschillende rollen:

1. Het aanjagen van het nemen van maatregelen door overheden
2. Het organiseren van uitvoering van maatregelen door derden
3. Het verbinden van partners door kennis te delen zodat zij zelf gemakkelijker en meer verduurzamingsmaatregelen kunnen treffen
4. Het monitoren van progressie van duurzame maatregelen

Het RMP voert zelf geen maatregelen uit, maar zorgt ervoor dat concrete maatregelen worden vastgelegd die ervoor zorgen dat de doelstellingen van het Klimaatakkoord worden behaald. Het RMP zorgt dus voor de randvoorwaarden om gemakkelijker verduurzamingsmaatregelen in de Noord-Hollandse mobiliteit te realiseren, en daarmee ook in de Regio Alkmaar. Daarmee fungeert het RMP als een regionale paraplu voor de duurzame mobiliteit.

Vanuit het Klimaatakkoord ligt er landelijk onder meer 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.

**Slim**
Het thema slim vertaalt zich in een samenwerking op het gebied van Smart Mobility. Dit omvat onder meer het beter benutten van de beschikbare infrastructuur, slim en efficiënt ruimtegebruik, slimme en drempelloze keten- en deelmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS), onder andere door middel van geïntegreerde ticketing, reis- en route informatie op maat middels mobiliteitsapps, slimme voertuigen en intelligente verkeerslichten.
Dit zijn (digitale) innovaties die bijdragen aan de mobiliteitstransitie die op dit moment plaatsvindt. Naast samenwerking tussen de gemeenten en de provincie is bij dit thema de samenwerking met marktpartijen, kennisinstellingen en gebruikers van groot belang: samen ben je slimmer. Het gaat bij dit thema veelal om het gezamenlijk ontwikkelen van nieuwe concepten en pilots: leren door te doen. Daarnaast is het belangrijk om als overheden de benodigde data voor nadere analyses en toepassingen op orde te hebben.

**Veilig**

Op het thema verkeersveiligheid werken we als regio samen binnen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). Hiermee geven we regionaal invulling aan het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid. We zien dat het aantal verkeersslachtoffers landelijk (ook in Noord-Holland) toeneemt, terwijl de ambitie juist is om dit aantal drastisch te verlagen. Om het aantal verkeersslachtoffers te laten afnemen is het van belang om als overheden beter samen te werken en meer proactief en risico gestuurd naar het verkeersveiligheidsvraagstuk te kijken. Onze missie: nul verkeersslachtoffers in 2050. Niet elk verkeersongeval kan worden voorkomen, maar ieder slachtoffer is er één te veel.

Provincie en gemeenten in Regio Alkmaar werken samen aan het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030. Die beogen we aan de diverse besturen aan te bieden. In het uitvoeringsprogramma worden meetbare doelen opgenomen voor het jaar 2030 en concrete maatregelen die de samenwerkende partijen gaan treffen om de regiodoelen te bereiken. De eerste contouren voor het regionaal uitvoeringsprogramma staan in dat document, met onder meer een lijst met dertien regionale verkeersveiligheidsrisico's en daarbij effectieve maatregelen om deze risico's te verminderen. Deze worden nog verder uitgewerkt in het definitieve uitvoeringsprogramma. Concrete maatregelen uit het uitvoeringsprogramma, waarvoor de provincie en gemeente(n) in de regio gezamenlijk verantwoordelijk worden, zullen te zijner tijd (begin 2023) ook worden toegevoegd aan deze regionale agenda.

De thema's vertonen een grote mate van overlap: een maatregel is bij voorkeur zowel duurzaam, slim als veilig en/of staat dit in ieder geval niet in de weg. Dit wordt bereikt door in te zetten op het verminderen, veranderen en verbeteren van de mobiliteit.

## Lopende trajecten

We continueren onze inzet in de volgende lopende trajecten:

| | Slim, Schoon en Veilig | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Zero emissie zones | Kennisdeling over voor- en nadelen ZE-zones | Regio Alkmaar | PNH | 2023 e.v. |
| | | Introduceren ZE-zone | Gemeente Alkmaar | PNH | 2023 e.v. |
| 2 | Werkgeversaanpak NHN | Werkgeversbenadering Noord-Holland Noord - om het woon-werkverkeer in de regio Noord-Holland Noord duurzamer te maken en terug te dringen. | PNH | Gemeenten Alkmaar, Dijk en Waard en BUCH, OD, bedrijfsleven | Uitvoering 2023 e.v. |
| 3 | Bereikbaarheid kust | Stadsrandhub (P&R, P&B, bus, fiets, slimme verkeerslichten, fiets parkeren > auto parkeren. Focus op piek problemen) | Gemeenten BUCH en Alkmaar | PNH, vervoerder NHN | 2023 e.v. |
| 4 | Faciliteren elektrisch vervoer | Opzetten dekkend laadinfrastructuur netwerk (zie ook punt 9). | MRA-E | PNH, Gemeenten Regio Alkmaar | 2023 |

## Prioriteiten

| | Slim, Schoon en Veilig | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| 5 | Stimuleren van actieve mobiliteit | Campagne doortrappen, met als doel ouderen te motiveren zelf maatregelen te nemen jegens hun kwetsbaarheid in het verkeer zodat zij zo lang mogelijk veilig kunnen blijven fietsen. Bovendien blijven ouderen (mede) door fietsen langer gezond, sociaal en zelfredzaam. | Gemeenten Regio Alkmaar | PNH, Programma-organisatie Doortrappen | 2023 e.v. |
| | | Inzet fietsdata voor het aantrekkelijker maken van fietsen | PNH | Fietsersbond | 2023 e.v. |
| | | Kinderen leren veilig fietsen m.b.v. gedragscampagnes | Gemeenten Regio Alkmaar | ANWB, VVN, Fietsersbond | 2023 e.v. |

| | Slim, Schoon en Veilig | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **6** | Slimme en Schone logistiek, RMP | Afronding SamenwerkingsProject Expertpool Stadslogistiek (SPES) onderzoek NHN | Gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard | PNH, Ministerie van I&W | 2023/2024 |
| | | Opzetten logistieke regionale hubs | Gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard | PNH | 2023/2024 |
| | | Plaatsing pakketkluizen | Gemeenten Regio Alkmaar | PNH | 2023/2024 |
| | | Onderzoeken inzet binnenstedelijke bouwhubs | Gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard | PNH | 2023/2024 |
| | | Goederenvervoer over water stimuleren (Haven Boekelermeer)<br>Inzetten Ruimtelijke Ordening om watergebonden bedrijventerreinen te stimuleren voor vervoer over water (Haven Boekelermeer)<br>Onderzoeken belevering binnensteden over water | Gemeente Alkmaar | PNH | 2022/2024 |
| **7** | Mobility as a service (MaaS) | Uitbreiden netwerk mobiliteitshubs en integreren in Hubstrategie PNH | Gemeenten Regio Alkmaar i.s.m. PNH | Platform Smart Mobility | 2023 e.v. |
| | | Deelmobiliteit onderdeel maken van beleid. | Gemeenten Regio Alkmaar i.s.m. PNH | Platform Smart Mobility | 2023/2024 |
| | | Beschikbaar stellen deelmobiliteit (inclusief randvoorwaardelijk parkeerbeleid) | Gemeenten Regio Alkmaar i.s.m. PNH | Platform Smart Mobility | 2023/2024 |
| **8** | Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 | Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Regio Alkmaar | PNH | Gemeenten Regio Alkmaar, politie, OM, fietsersbond, VVN, TeamAlert, VeiligheidNL, CROW, ministerie I&W | Medio 2023 |

## Lobbylijst

| | Lobby | Achtergrond |
|---|---|---|
| **9** | Creëren van de juiste randvoorwaarden om elektrificatie van onze mobiliteit en dus omgaan met netcongestie mogelijk te maken | Elektrificatie van onze mobiliteit wordt steeds meer belemmerd door onder andere netcongestie. Dit vraagt om oplossingen, bijvoorbeeld inzet van buurtaccu's en elektrische voertuigen voor stroomvoorziening. |
| **10** | Creëren van de juiste randvoorwaarden om reizigers op elk moment de best mogelijke ketenreis (als alternatief voor de auto) te kunnen bieden (ketenmobiliteit) | Reizigers beschikken nog niet altijd over volledige informatie omtrent de best mogelijke ketenreis en als ze die al hebben, blijkt die om uiteenlopende redenen geen aantrekkelijk alternatief voor de auto. Bijvoorbeeld vanwege de kosten, verschillende aanbieders, et cetera. |
| **11** | Lobby stikstofvrijstelling cruciale projecten, die bijdragen aan de visie en ambities in deze werkagenda | Stikstof lijkt een belemmering te gaan vormen voor het Programma Hoogfrequent Spoor (bijvoorbeeld spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg te Castricum) en verlaging autointensiteit op doorfietsroute Dorpsstraat Castricum. |

## ➔ Ambitie 1 Ontwikkeling OV als ruggengraat van regionaal mobiliteitssysteem inclusief sterke OV-knooppunten

Het Perspectief Mobiliteit plaatst het mobiliteitsbeleid in relatie tot andere beleidsterreinen, zoals woningbouw en de energietransitie. Mobiliteit, en daarmee openbaar vervoer, kunnen niet los worden gezien van deze andere terreinen. De ambitie voor de regio uit zich in het passend maken van het OV-netwerk dat aansluit bij de regionale vraag: 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. Daarbij is de samenwerking tussen de verschillende gemeenten en de provincie zeer belangrijk. De samenwerking zorgt ervoor dat de activiteiten leiden tot regionale ontwikkeling die aansluit bij de behoeften van de inwoners enerzijds en in lijn is met het eerdergenoemde Perspectief Mobiliteit anderzijds.

De ambitie komt tot uiting in een aantal activiteiten die gericht zijn op het veranderen van het type vervoerwijze dat gebruikt wordt. Er liggen hier regionale kansen die verder worden onderzocht.

Daarnaast wordt er voor de gehele regio Noord-Holland Noord een hub-strategie ontwikkeld, die het openbaar vervoer kan versterken. Deze visie dient inzichtelijk te maken waar er in Noord-Holland kansen liggen voor de ontwikkeling van hubs en wanneer en waarom er een rol voor de provincie (en gemeenten) is weggelegd. Bij voorkeur vertaald naar concrete activiteiten voor de komende jaren. De fiets krijgt een prominente plek in deze strategie. De hub-strategie wordt in 2023 verwacht. Het streven is dat de implementatie hiervan het openbaar vervoer een aantrekkelijker alternatief maakt voor de inwoners van Regio Alkmaar.

Ook lopen er momenteel actieprogramma's in de Regio Alkmaar om het bestaande ov-infrastructuur beter te benutten, zoals de Zaancorridor, die gericht zijn op het aantrekkelijker maken van de trein. De komende jaren wordt extra druk verwacht op het toch al overbelaste treinnetwerk van de Zaancorridor, gevoed door de trek van woningzoekenden vanuit de Metropoolregio Amsterdam (MRA) naar Zaanstad en de Regio Alkmaar. Dit vereist optimalisatie van dit traject. In haar Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord van 2021 werkte de regio uit wat nodig is voor het bereikbaar houden van de Regio op basis van de verwachte groei van bedrijvigheid en (extra) woningbouw. De zuidflank van de regio, rondom Alkmaar en Hoorn vormen daarbij twee belangrijke scharnierpunten tussen Noord-Holland Noord en de MRA. Voor de bereikbaarheid van heel Noord-Holland Noord heeft daarom het verbeteren van de Zaancorridor (en de Hoornse Lijn corridor) prioriteit.

### Lopende trajecten

| | Openbaar vervoer | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **12** | Actieprogramma Zaancorridor/ Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) | Ontwikkelen van knooppunt (station) Alkmaar:<br>• Herinrichting stationsgebied Alkmaar-Centraal<br>• Verplaatsen busstation naar noordzijde,<br>• Aanleggen van mobiliteitshubs<br>• Ondertunneling spoor bij Helderseweg. | Gemeente Alkmaar | PNH, PvA Stationsgebieden, Zaancoriddor, Prorail, NS | 2023 e.v. |
| | | Ontwikkelen van knooppunt (station) Heerhugowaard:<br>• Realiseren vernieuwd station passend bij 10.000 reizigers, hoge treinfrequentie en langere treinen en upgraden stationsomgeving.<br>• Nieuw busstation voor HOV | Gemeente Dijk en Waard | PNH, PvA Stationsgebieden, Zaancoriddor, Prorail, NS | 2023 e.v. |
| | | Ontwikkelen station Uitgeest | Gemeente Uitgeest | | 2023 e.v. |

| | Openbaar vervoer | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| 12 | Actieprogramma Zaancorridor/ Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) | Optimaliseren van spoorkruisingen ten behoeve van PHS:<br>• Vervolgonderzoek naar Spoorwegovergang Beverwijkerstraatweg in Castricum<br>• CEF aanvraag 'spoorse doorsnijdingen' in het kader van fietsveiligheid, capaciteit spoor en woningbouw.<br>• Ongelijkvloerse kruising van de Zuidtagent met het spoor realiseren.<br>• Ongelijkvloerse onderdoorgang voor voetgangers en fietsers bij het station creëren. | Gemeente Castricum<br>Gemeente Dijk en Waard<br>Regio Alkmaar<br>Gemeente Dijk en Waard<br>Gemeente Dijk en Waard | Prorail<br>Prorail, PNH, NS<br>PNH, PvA Stationsgebieden, Zaancoriddor, Prorail, NS | 2023<br>2022 e.v.<br>2022 e.v.<br>2022 e.v. |
| | | Verbeteren van de aansluiting van de corridor op regionale netwerken voor fiets, OV en auto, waaronder een toekomstbestendige Ring Alkmaar die autoverkeer op de Ring en de A9 zoveel mogelijk afvangt:<br>• Realisatie 5.000 nieuwe fiets parkeerplekken bij station Heerhugowaard<br>• P+R station Heerhugowaard opwaarderen en uitbreiden<br>• Recreatief transferium aan de Westdijk<br>• Ontwikkelen P+R en verbeterde fietsvoorzieningen aan de zuidzijde van station Alkmaar-Noord. | Gemeente Dijk en Waard<br>Gemeente Alkmaar | PNH, PvA Stationsgebieden, Zaancoriddor, Prorail, NS | 2023 e.v. |
| | | Inzetten op duurzame modaliteiten door verbetering en toevoeging van OV- en fietsinfrastructuur:<br>• Fiets- en wandelroutes naar station Heerhugowaard verbeteren (zie ook visgraatmodel en ambitie 2)<br>• Realiseren doorfietsroutes naar, van en tussen OV-knooppunten binnen Regio Alkmaar, waaronder tussen station Heerhugowaard en Alkmaar en Langedijk (zie ook ambitie 2)<br>• Verbeteren busverbindingen van/naar station Alkmaar-Noord<br>• Verbeteren langzaam-verkeersroutes naar station Alkmaar-Noord<br>• Aanleggen van interwijkverbindingen tussen centrum en station Alkmaar | Gemeenten Regio Alkmaar | PNH | 2023 e.v. |
| | | Ontwikkeling opstelterrein de Vaandel | Gemeente Dijk en Waard | ProRail | 2023 e.v. |

## Prioriteiten

| | Openbaar vervoer | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **13** | Vernieuwing OV landelijk gebied | Onderzoek inrichting visgraatmodel, waarbij wordt ingezet op drie op elkaar aansluitende verplaatsingsniveaus:<br>1 snel en hoogfrequent OV (de ruggengraat van het OV: trein, HOV-bus of Bus Rapid Transit),<br>2 ontsluitend OV (bijvoorbeeld ontsluitende buslijnen en fietsroutes) en<br>3 maatwerkvervoer, waarmee op plaatsen (de kleine kernen) en momenten waar weinig vraag is vervoersvoorzieningen op maat kunnen worden gezocht (bijvoorbeeld buurtbus, belbus, wensbus, et cetera). | PNH | Regio Alkmaar, vervoerder NHN | 2022/2023 |
| | | Versnellen regionale bussen, door ze louter over hoofdwegen te laten rijden en de halteafstanden te vergroten. | PNH | Regio Alkmaar, vervoerder NHN | 2023/2024 |
| | | Verbeteren van OV-verbindingen met het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen | PNH | Regio Alkmaar, vervoerder NHN | 2023/2024 |
| | | Onderzoek servicegericht, stedelijk OV-netwerk gericht op reizigers die de fiets niet als alternatief hebben. | PNH | Regio Alkmaar, vervoerder NHN | 2023/2024 |
| | | Onderzoek e-bike programma scholieren en studenten: mogelijke vervanging scholieren- en studentenbussen door e-bikes vanaf OV-knooppunten | PNH | Regio Alkmaar, vervoerder NHN | 2023/2024 |
| | | Bereikbaarheid kust: Kustbus in stand houden (busverbinding Bergen aan Zee en Castricum aan Zee) ten behoeve van een goede bereikbaarheid van de kust voor het woon-werk en recreatief verkeer | Gemeenten Bergen en Castricum en PNH | Concessiehouder Bus | 2023 e.v. |
| **14** | Concessie NHN; Lijnvervoerdiensten en buurtbussen | Nieuwe vervoerplan voor 2023 | PNH | Gemeenten Regio Alkmaar | 2023 e.v. |
| **15** | Opwaarderen busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/ dorpen | Onderzoek naar de mogelijkheden voor de opwaardering van de busverbinding HOV-sternet Alkmaar en Heerhugowaard met omliggende steden/dorpen, met aandacht voor diverse aspecten, zoals de doelgroep, toekomstige woningbouw, de exploitatie, de rol van het OV en de fiets | PNH | Regio Alkmaar, vervoerder NHN | 2023 |
| **16** | Stimuleren ketenmobiliteit t.b.v. autoluwe binnensteden/ dorpskernen | Realiseren mobiliteitshubs langs OV-Knooppunten en op overige strategische plekken | Gemeenten Regio Alkmaar | PNH | 2023 e.v. |

## Overige onderwerpen (niet-urgente aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties)

| | Openbaar vervoer | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **17** | 30km/u BiBeKo versus doorstroming OV | Onderzoeken wat de effecten zijn van de beoogde landelijke maximale snelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom voor de doorstroming van het OV, waaronder de busverbinding HOV-sternet Alkmaar. | PNH | SPV2030, Regio Alkmaar, vervoer-der NHN | 2023/2024 |

## Lobbylijst

| | Lobby | Achtergrond |
|---|---|---|
| **18** | Focus op Zaancorridor en Kennemerlijn ten behoeve van een goede bereikb aarheid voor het woon-werk-verkeer | Deze corridors zijn essentieel voor het faciliteren van duurzaam woon-werkverkeer naar en van de MRA. Waarbij de Zaancorridor meer reizigers faciliteert dan de Kennemerlijn. |

## ➔ Ambitie 2 Complete en veilige (regionale) fietsroutes inclusief voldoende fietsenstallingen

In de Actieagenda Actieve Mobiliteit is beschreven welke activiteiten de provincie gaat ondernemen het aandeel fiets- en voetgangersverplaatsingen te vergroten. De Actieagenda zet in op groei in het aandeel van de verplaatsingen tot 15 kilometer. Het gaat dan om het verbeteren van het fietsklimaat (fietscomfort, routes en stallingen) binnen steden en dorpen. Om de fiets echt als regionaal vervoermiddel te kunnen laten functioneren zijn goede regionale doorfietsroutes nodig. 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 in en na corona tijd.

De provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam hebben gezamenlijk het Regionaal Toekomstbeeld Fiets opgesteld in 2021. Het fietsnetwerk is hierin weergegeven op vier verschillende niveaus: Doorfietsroutes, Verbindingsroutes, Stadsroutes en Recreatieve routes. Ook zijn vanuit de geïnventariseerde opgaven en ambities een deel van de locaties voor fietsparkeren en de geïdentificeerde barrières opgenomen.

Gezamenlijk gaan we de kansen voor de fiets met de doorfietsroute-aanpak voor de regio in beeld brengen. Stap voor stap gaan we zo het netwerk van fietsroutes in deze regio verbeteren. Er wordt al concreet gewerkt aan prioritaire rode fietsroutes op de trajecten Alkmaar-Heerhugowaard en Alkmaar-Heiloo-Castricum-Uitgeest.

Vanuit de meer stedelijke kernen in Noord-Holland Noord is een relatief hoog aantal fietsers te zien in het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN). Wanneer verder wordt ingezoomd op specifiekere relaties, is beter te zien waar de winst voor de fiets te behalen valt. Zo is vanuit de Mobiliteitsscan te zien dat in enkele dorpscentra of wijken in de buurt van de stadscentra, het aandeel vertrekkende autoritten op afstanden korter dan 3 of 7,5 kilometer een stuk hoger ligt dan in de stadscentra. Op deze afstanden kan de fiets sterk concurreren met de auto en daardoor ligt hier potentie voor een overstap van modaliteit.

Doorfietsroutes en fietspaden worden bij nieuwe projecten binnen het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur door de provincie meegenomen in studietrajecten.

### Lopende trajecten

We continueren onze inzet in de volgende lopende trajecten:

| | Fietsroutes | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **19** | Aanleggen prioritaire doorfietsroutes | Aanleggen prioritaire rode fietsroute op de trajecten Alkmaar-Heerhugowaard en Alkmaar-Heiloo-Castricum-Uitgeest | Gemeenten Regio Alkmaar i.s.m. PNH | Hoogheemraadschap, recreatieschappen, Fietsersbond | 2022 -2030 Basis gereed in 2026 |
| **20** | Uitwerken secundaire doorfietsroutes | Optimaliseren secundaire fietsroutes Bergen en Castricum t.b.v. stimuleren fietstoerisme en woon-werkverkeer naar en van NS-stations. | Gemeenten Regio Alkmaar i.s.m. PNH | PNH, Hoogheemraadschap, recreatie- schappen, Fietsersbond | 2023 e.v. |

## Prioriteiten

| | Fietsroutes | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **21** | Regionaal Toekomstbeeld Fiets Noord Holland, VRA en Flevoland<br>Actie agenda actieve mobiliteit (gezamenlijk met RTF) | Doorfietsroute aanpak:<br>1. Verkennen (afgerond)<br>2. Inventariseren (afgerond)<br>3. Prioriteitenstellen welke route het belangrijkste is en volgorde van aanpak.<br>4. Bestuurlijke intentieverklaring<br>5. Gezamenlijke bekostiging benodigde onderzoeken<br>6. Bestuurlijke uitvoeringsovereenkomst<br>7. Realisatie: subsidieverlening en uitvoering provinciale projecten<br>8. Voorgang bewaken en aanjagen<br>9. Gezamenlijke regionale stimulering en monitoring | Gemeenten Regio Alkmaar i.s.m. PNH | Hoogheem-raad-schap, recreatie- schap-pen, Fietsersbond | 2022 starten met stap 3 e.v. |
| **22** | Aanpakken fietsknelpunten | • Onbeveiligde spoorwegovergangen Landgoed Nijenburg Heiloo<br>• Fietstunnel N9 Kogendijk<br>• Kolonel Sneepweg & fietsoversteek aansluiting N512 Egmond<br>• Oversteek Smuigelweg N242<br>• Fietshelling Langebalkbrug N242<br>• Fietsroutes naar en door duingebieden: natuurontwikkeling, stikstof.<br>• Park & Bike binnenstad Alkmaar en richting strand<br>• Fietsverbindingen Overstad met binnenstad en Oudorp | Regio Alkmaar i.s.m. PNH | Hoogheemraad-schap, recrea-tie- schappen, Fietsersbond, PWN, Staatsbos-beheer | 2022 - 2032 |

## Overige onderwerpen

### (niet-urgente aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties)

| | Slim, Schoon en Veilig | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **23** | Gebruik provinciale fietsroutes stimuleren | Marketing voor arrangementen provinciale fietsroutes | PNH | Fietsersbond | 2023 e.v. |
| **24** | Recreatieve ontsluiting en financiering kanaalpark Dijk en Waard met natuurgebied Oosterdel | | Gemeente Dijk en Waard | PNH | 2023 e.v. |

## Lobbylijst

| | Loby | Planning/mijlpalen |
|---|---|---|
| **25** | Lobby subsidies voor doorfietsroutes bij het Rijk | Regio Alkmaar gaat circa 25.000-33.000 woningen bouwen tot 2040. Investeringen in fietsinfrastructuur zijn hiervoor nodig. |

# ➔ Ambitie 3 Bereikbaar, veilig en goed onderhouden infrastructuur

Het (wegen)netwerk in de Regio Alkmaar bestaat uit de Rijksweg A9 met daaraan een aantal provinciale wegen, lintwegen en vele gemeentelijke wegen. In het netwerk zit een aantal knelpunten op gebied van capaciteit, verkeersveiligheid en levensduur. Door de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen komt het netwerk verder onder druk te staan. De proceduretijd van infrastructurele maatregelen is veel langer dan de proceduretijd van ruimtelijke ontwikkeling voor woningbouw of bedrijven. Het is daarom zaak om knelpunten tijdig te signaleren. De wens om woningen te ontwikkelen, uitbreiding van bedrijventerreinen in Regio Alkmaar en andere ruimtelijke ontwikkelingen brengt het vraagstuk van bereikbaarheid via veilige en goed onderhouden infrastructuur in de regio naar voren.

## Lopende trajecten

We continueren onze inzet in de volgende lopende trajecten:

| | Infrastructuur | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **26** | Verbeteren verkeersveiligheid N203 | Start studie | PNH | Gemeente Castricum/ Uitgeest | 2023 |
| **27** | Verkenning N242 Kooimeerplein - Verlaat | In relatie met Ring Alkmaar | PNH | Gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard | 2023 |

## Prioriteiten

| | Infrastructuur | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **28** | Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 | Concrete projecten hierin krijgen – koppelen aan andere dossiers/ momentum (€) | PNH | Gemeenten Regio Alkmaar | 2023 |
| **29** | Verbeteren verkeers-veiligheid N9 | Optimaliseren Kruispunt N9-Kogendijk | RWS i.s.m. Gemeente Alkmaar | PNH, Gemeente Bergen | 2023 e.v. |
| **30** | Vervangingsopgave Provinciale infrastructuur | Vervanging Huygenbrug/N508 wegens einde levensduur. Nu wordt 1 op 1 onderhoud gepleegd. Kans: fietsroute | PNH | Gemeente Alkmaar | Gereed 2024 |
| | | Vervanging Schoorldammerbrug (N504) wegens einde levensduur. | PNH | Gemeente Bergen | Gereed 2029 |
| | | Vervanging fietsbrug 19B10 (nollencircuit), wegens einde levensduur. Kans fietsroute? | PNH | Gemeenten Alkmaar en Dijk en Waard | Gereed 2024 |
| **31** | Aanpak spoor-viaduct N242 bij Heerhugowaard i.c.m. doorfiets-routes en ontsluiting Westpoort/ De Scheg. | Agenderen. Planning is nu oplevering 2039, moet naar voren in verband met de woningbouwopgave. | ProRail | PNH, Gemeente Dijk en Waard, NS | 2022/2023 |
| **32** | Aanpak Bolbrug | Start onderzoek voor integrale aanpak | ProRail | PNH, Gemeente Dijk en Waard, NS | 2023 e.v. |
| **33** | Aanpak Bergerhout-rotonde | Voorbereidende werkzaamheden | Gemeente Alkmaar | PNH | 2023 |
| | | Uitvoering | Gemeente Alkmaar | PNH | 2024 |

| | Infrastructuur | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **34** | Ring Alkmaar | Beter en slimmer benutten Ring Alkmaar voor verkeersbewegingen als gevolg van woningbouw:<br>• Aanpak gelijkvloerse kruisingen aan de Noordwest kant (optelstroken/slimme verkeerslichten.<br>• Aanpak kruispunt Helderseweg/ Huiswaarderweg.<br>• Aanpak Kooimeerplein en kruispunt Kennemerstraatweg<br>• Overige aanpassingen | Regio Alkmaar i.s.m. PNH | RWS | 2023 e.v. |
| | | Aanleggen mobiliteitshubs rondom Ring Alkmaar om de overstap naar OV en fiets te stimuleren | PNH | Gemeenten Regio Alkmaar | 2023 e.v. |

## Overige onderwerpen (niet-urgente aandachtspunten en/of mogelijke toekomstige acties)

| | Infrastructuur | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **35** | Verbetering Verkeers-management N242 tussen A9 en N508 | Onderzoek uitvoeren naar de problematiek ter plaatse en nut/noodzaak van de matrixportalen, dan wel alternatieve oplossingen. | PNH | Gemeente Alkmaar | 2023-2024 |
| | | Plaatsing portalen met matrixborden inclusief maximum snelheid | PNH | Gemeente Alkmaar | 2023-2024 |
| **36** | Verbetering Trajectbenadering N243a | Traject van N242 naar de nieuwe aansluiting met de Westfrisiaweg ter hoogte van de N507 wordt verbeterd: Aanleg van rotondes en een uniform profiel, een vergevingsgezinde berm en een fietspad. | PNH | Gemeente Alkmaar, Beemster, Koggenland | 2023-2024 |
| **37** | Nieuwe aansluiting op de A9, gemeente Heiloo (GGA Alkmaar) | Er wordt een nieuwe aansluiting op de A9 ter hoogte van de Lagelaan in Heiloo gerealiseerd. Deze aansluiting maakt deel uit van het programma De Nieuwe Strandwal, dat tot doel heeft een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling van het gebied. Naast de aansluiting bestaat het programma uit groenprojecten, bedrijventerrein Boekelermeer en woningbouw in Castricum/Limmen. De aansluiting is nodig om de ruimtelijke ontwikkelingen te faciliteren en levert daarnaast een bijdrage aan verbetering van knelpunten in de huidige situatie. Tevens wordt de aanleg van een fietsverbinding over de A9 meegenomen in dit project. | Gemeenten Alkmaar, Heiloo, Castricum | PNH, RWS | Gereed 2025 |
| **38** | N508-05 - Verbetering - Reconstructie kruispunt N508-Herenweg | Er is onvoldoende capaciteit op dit kruispunt. Het kruispunt wordt heringericht ten behoeve van een betere doorstroming van onder andere het openbaar vervoer en een betere ontsluiting van het bedrijventerrein Beverkoog. | Gemeente Alkmaar | PNH en Gemeente Dijk en Waard | 2025 |
| **39** | Vervangingsopgave Provinciale infrastructuur | Vervanging deel traject N510 wegens einde levensduur: Strandweg naar Bergen – Bereikbaarheid kust? Deelfietsroute – 60 km | PNH | Gemeenten Alkmaar en Bergen | Gereed 2028 |

| | Infrastructuur | Acties | Trekker | Partners | Planning/ mijlpalen |
|---|---|---|---|---|---|
| **40** | Groot onderhoud N513 | Verkenning meekoppelkansen ten behoeve van de bereikbaarheid kust Castricum aan Zee. | PNH | Gemeente Castricum | Voor 2026 |
| **41** | VRI's | Vervangen VRI's door iVRI's op provinciale wegen | PNH | Gemeenten Regio Alkmaar | Gereed 2029 |

## Lobbylijst

| | Lobby | Achtergrond |
|---|---|---|
| **42** | Optimaliseren Ring Alkmaar | De Ring Alkmaar wordt de komende jaren aanzienlijk drukker, met name vanwege grootschalige woningbouw in de Regio Alkmaar. Om een goede bereikbaarheid te blijven garanderen, is optimalisatie van de Ring Alkmaar van groot belang. |
| **43** | Trajectcontroles N-wegen | Verkeersveiligheid op N-wegen kent in de Regio Alkmaar een hoge prioriteit. Om die te waarborgen, wil de regio inzetten op trajectcontroles. |
| **44** | A8/A9 lobby | Ten behoeve van de bereikbaarheid zet de Regio Alkmaar in op een verbinding tussen de A8 en de A9. |
| **45** | Lobby richting het Rijk voor het organiseren van niet-infrastructurele campagnes (bijvoorbeeld Bob, MONO en snelheid), nemen van kleine maatregelen (korte termijn) en grote maatregelen (lange termijn) om de verkeersveiligheid op de N9 te verbeteren (momentum i.v.m. SPV2030) | Verkeersveiligheid op N-wegen kent in de Regio Alkmaar een hoge prioriteit. Een van de wegen die de regio graag verkeersveiliger ziet worden, is de N9. Het nemen van verschillende soorten maatregelen is hiervoor van belang. |

## ➔ Gebruikte regionale bronnen

- Bereikbaarheidsvisie Noord-Holland Noord – Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord juli 2021
- Coalitieakkoord Provincie Noord-Holland
- MRA verstedelijkingsstrategie
- Omgevingsvisie Noord-Holland 2050
- OV Knooppunten
- Hubstrategie Noord-Holland
- Programma Bereikbare Steden van de Metropoolregio Amsterdam
- Regionaal Mobiliteitsplan
- Regionaal Toekomstbeeld Fiets
- Regionale OV Toekomstbeeld 2040
- https://samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
- Strategische bereikbaarheidsatlas Noord-Holland Noord – Studio Bereikbaar mei 2021
- Uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid Noord-Holland Noord – Studio Bereikbaar december 2021
- Uitvoeringsprogramma RES Noord-Holland Noord december 2021
- Visie Recreatie en Toerisme Noord-Holland
- Woonakkoord Regio Alkmaar (2021)
- Woondeal Noord-Holland Noord – Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord juli 2021
- Addendum Woondeal Noord-Holland Noord

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

M.P. Oostdam

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143122

martijn.oostdam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

11 OKT. 2023

**Kenmerk**

2100615/2100672/

**Uw kenmerk**

**Betreft: Regionale Agenda Mobiliteit regio Alkmaar oktober 2023**

Geachte leden,

Graag brengen wij u het volgende besluit van ons college ter kennis: in te stemmen met de Regionale Agenda Mobiliteit (RAM) Regio Alkmaar. Hieronder volgt een toelichting op dit besluit. In de bijlage bij deze brief treft u de agenda aan.

Samen met de regiogemeenten Alkmaar, Bergen, Castricum, Dijk & Waard, Heiloo en Uitgeest van de regio Alkmaar is gewerkt aan een regionale agenda mobiliteit. Deze agenda is opgesteld om focus aan te brengen in de gezamenlijke ambities en te benoemen hoe dit voor elkaar te krijgen.

Het doel van de Regionale Agenda Mobiliteit is om de regionale samenwerking te versterken en efficiënter te maken en om inzicht en overzicht te creëren voor bestuurders en ambtenaren in alle thema's en projecten waar we op samenwerken binnen mobiliteit. De agenda biedt bovendien overzicht van nu al lopende projecten in uitvoering. Vandaar dat wij gezamenlijk dit stuk opstelden om tot deze dynamische agenda te komen. In deze werkagenda staan veelal concrete acties die we met elkaar op korte termijn tot uitvoering brengen. De werkagenda is een 'levend' document, dat periodiek wordt geactualiseerd en waar nodig aangepast om goed aan te blijven sluiten op dat wat nodig is. Dynamisch wil namelijk zeggen dat we de agenda periodiek zullen herijken en waar nodig aanpassen om goed aan te blijven sluiten op de dagelijkse werkelijkheid. De Regionale Agenda Mobiliteit staat daartoe tweemaal per jaar op de agenda van het Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad (PVVB). Indien er financiële vervolgafspraken nodig zijn, wordt de besluitvorming aan colleges en zo nodig raden en staten voorgelegd. Bij grote aanpassingen of herziening wordt de agenda met een nieuw besluit aan GS en de zes colleges B&W voorgelegd.

In het Perspectief Mobiliteit is reeds aangekondigd dat het de wens is om met iedere bestuurlijke regio tot een gezamenlijke Regionale Agenda Mobiliteit te komen.

Het document moet vooral gezien worden als gezamenlijk werkdocument. Gedeputeerde Staten en ook de gemeentelijke colleges van B&W worden gevraagd ermee in te stemmen. Hiermee vragen we

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

bestuurlijke betrokkenheid bij de uitvoering van gezamenlijke opgaven op het gebied van mobiliteit.

**Tot slot**

De agenda is op 10 oktober ter instemming voorgelegd aan de colleges van B&W in de regio Alkmaar.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

b/a voorzitter
J. Olthof

1 bijlage(n)

Regionale Agenda Mobiliteit regio Alkmaar augustus 2023

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13531 |
| **Extern Zaak ID** | 2109315 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 13.c |
| **Titel** | Mobiliteit: Hubstrategie provincie Noord-Holland (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

**Toelichting**

De Hubstrategie is een onderdeel van het thema Duurzame gebiedsontwikkeling binnen de Focus Smart Mobility 2022-2025 Provincie Noord-Holland. In 2022 is samen met externe partijen gewerkt aan het opstellen van een Hubstrategie voor Noord-Holland. Deze hubstrategie geeft een aantal mogelijkheden weer voor de ontwikkeling van hubs als onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem en bouwsteen in de mobiliteitstransitie. Ook geeft het aan wanneer en welke mogelijke rollen voor de provincie zijn weggelegd. De hubstrategie biedt een kader waarbinnen de provincie een dialoog met stakeholders kan voeren om tot concrete afspraken en uitvoering te komen.




# Hubstrategie provincie Noord-Holland

2 oktober 2023

# HUBSTRATEGIE

# Inhoud


3 | Managementsamenvatting

5 | 1 Onze visie op mobiliteitshubs: Waarom, wat en waar?

21 | 2 De rol van de provincie Noord-Holland bij ontwikkeling en exploitatie

25 | 3 Sturingsmogelijkheden

31 | 4 Monitoring, meten van succes en prioriteiten

32 | Bijlage A Benchmark

33 | Bijlage B Kwaliteitscriteria

35 | Bijlage C Uiteenzetting beoogde doelen brede welvaart

37 | Bijlage D Knelpunten, middelen en lopende initiatieven

42 | Bijlage E Overzicht bestaande hubs en potentiële hublocaties

# Managementsamenvatting

## Hubs voor verduurzaming, leefbaarheid en bereikbaarheid

Bereikbaar, leefbaar, gezond en veilig. De provincie groeit hard en dat brengt uitdagingen met zich mee op het gebied van mobiliteit. De druk op het ov-systeem en onze wegen, fietspaden en stoepen neemt toe. Met het risico dat de bereikbaarheid van werk en voorzieningen verslechtert en dat mobiliteit niet voor iedereen even toegankelijk en betaalbaar is of blijft.

Tegelijkertijd willen we in Nederland ons mobiliteitssysteem verduurzamen en de gezondheid van onze inwoners verbeteren door in te zetten op actief, schoon openbaar vervoer. Het programma Focus Smart Mobility zet in op ander reisgedrag en zet slimme systemen in (voor fiets, OV, auto, schip en logistiek) om Noord-Holland bereikbaar en leefbaar te houden. Onder andere met deze hubstrategie werkt de provincie aan de noodzakelijke mobiliteitstransitie. Hubs vormen een aanvulling op het mobiliteitssysteem in de provincie Noord-Holland. De ontwikkeling van hubs draagt bij aan het vitaal, leefbaar en bereikbaar houden van dorpen en steden. Betaalbaarheid is hierin ook belangrijk. Via mobiliteitshubs krijgen reizigers toegang tot een multimodale en duurzame keuze binnen het mobiliteitsaanbod.

Deze keuze voor duurzame modaliteiten sluit aan bij de landelijke trend dat autogebruik en autobezit steeds minder wordt gefaciliteerd. Hubs kunnen een essentiële schakel vormen in het mobiliteitssysteem van de toekomst. Dit brengt een financiële uitdaging met zich mee en vraagt mogelijk structureel ruimte in de komende begroting voor deze ambitie.

## Verschillende typen hubs

Binnen het complete mobiliteitssysteem van de provincie voorzien we (op hoofdlijnen) zes hubcategorieën; van buurthubs, regionale hubs tot stedelijke hubs. Elk type hub heeft binnen het mobiliteitssysteem zijn eigen rol en bereik. Afhankelijk van de functie binnen het mobiliteitssysteem hoort hier ook een bijpassend mobiliteits- en voorzieningenaanbod bij; van fiets tot auto en ov tot deelmobiliteit. Voor optimaal gebruik van de mobiliteitshub is ook een bijpassend kwaliteitsniveau wenselijk. Hierbij kan gedacht worden aan bereikbaarheid en toegankelijkheid, veiligheid, kwaliteit van openbare ruimte, maar ook toekomstbestendigheid en duurzaamheid.

## Rol provincie in hubsontwikkeling

De rol die de provincie kan pakken bij de ontwikkeling en exploitatie van de mobiliteitshubs verschilt per schaalniveau en ruimtelijke context van de hub. Het actief nemen van een rol als provincie is wél noodzakelijk omdat de markt op dit moment onvoldoende commerciële



kansen ziet en belang heeft bij de ontwikkeling van een compleet hubnetwerk.
De rol van de provincie kan per fase verschillen. Op hoofdlijnen zal de rol van de provincie in de ontwikkelfase groter zijn dan in de exploitatiefase en voor hubs met regionaal of landelijk bereik groter dan voor hubs met meer lokaal bereik. Dit sluit aan bij de huidige rol van de provincie in het mobiliteitssysteem op het gebied van ov en infrastructuur).
Daarnaast hebben ook gemeenten, het Rijk, vervoerders en deelmobiliteitaanbieders en ontwikkelaars een belang en een rol bij de ontwikkeling van hubs. Een goede samenwerking is dan ook essentieel.

## Strategische mogelijkheden

Per hubcategorie kan de provincie een specifieke rol kiezen om de ontwikkeling te stimuleren of organiseren. Daarnaast zijn er gerelateerde onderwerpen die essentieel zijn in het slagen van mobiliteitshubs en waarin de provincie ook een rol kan pakken. Denk hierbij aan de beschikbaarheid en toegankelijkheid van deelmobiliteit binnen de provincie. En als laatste het benutten van de externe kansen zoals het aansluiten bij gebiedsontwikkelingen.
De ontwikkeling van hubs is niet een op zichzelf staand onderwerp, maar maakt deel uit van zowel het mobiliteitssysteem als de overkoepelende doelstelling van Brede Welvaart. Binnen (en buiten) de provincie zijn diverse programma's en initiatieven waarbij aangesloten kan worden. Hiermee wordt de ontwikkeling van hubs een integraal onderdeel van het provinciaal beleid.

Afhankelijk van de businesscase van de hub kan de provincie een kleinere of grotere rol in de exploitatie spelen. Hierin kan gezamenlijk met gemeenten of private partijen worden opgetrokken. Ook kan gekeken worden naar een verdeling van inzet/bijdrage voor bijvoorbeeld specifieke voorzieningen zoals pakketkluizen of flexplekken.

## Monitoren en bijsturen

De ontwikkeling van hubs staat nog in de kinderschoenen. Hoewel er al wel knooppunten en stations beschikbaar zijn, is het concept van een netwerk van mobiliteitshubs iets dat de laatste jaren steeds meer vorm krijgt en potentie heeft maar in de praktijk nog weinig is toegepast.

Het is daarom raadzaam om de effecten van de inzet van de provincie goed te monitoren. In deze hubstrategie is een voorzet gedaan voor monitoring op basis van Brede Welvaartdoelen. Gedurende de uitvoering van de hubstrategie wordt die vervolmaakt.

# 1 Onze visie op mobiliteitshubs: Waarom, wat en waar?

## 1.1. Context

De provincie groeit hard en dat brengt uitdagingen met zich mee op het gebied van mobiliteit. De druk op het ov-systeem, het wegennet, fietspaden en stoepen neemt toe. Met het risico dat de bereikbaarheid van werk en voorzieningen verslechtert en dat mobiliteit niet voor iedereen even toegankelijk of betaalbaar is of blijft. Tegelijkertijd willen we in Nederland ons mobiliteitssysteem verduurzamen en de gezondheid van onze inwoners verbeteren door in te zetten op actief, op schoon en op openbaar vervoer.
De provincie Noord-Holland kent hierin richting 2040 meerdere gezichten. Enerzijds is er het dichtstedelijke gebied in en rondom Amsterdam, waar mobiliteitsstromen de komende jaren echt onder druk komen te staan, mede door de dagelijkse pendel vanuit de regio naar de stad of het landelijk gebied.
Anderzijds hebben de gemeenten in Noord-Holland Noord hele andere uitdagingen op het gebied van mobiliteit: namelijk het bereikbaar houden van kleine kernen en lokale voorzieningen, omdat het aantal reizigers in het OV afneemt. Ook de mobiliteitsvormen zijn flink aan het veranderen. Elektrisch vervoer en deelmobiliteit worden steeds populairder, maar brengen ook nieuwe uitdagingen rondom infrastructuur, gebruik en overlast met zich mee.

De afgelopen tijd is er veel geschreven over mobiliteitshubs en hoe zij bij kunnen dragen aan het bevorderen van de woningbouwproductie, het tegengaan van autoverkeer in steden, het bereikbaar houden van kleine kernen of voorzieningen en bijdragen aan een duurzamer mobiliteitssysteem. Maar wat is een hub precies en hoe functioneert een hub op zijn best? Er zijn nog maar mondjesmaat voorbeelden van hubs in Nederland of in het buitenland, tegelijkertijd zijn er tal van mobiliteitsknooppunten die praktisch al als hub fungeren. Steeds meer gemeenten, provincies en bedrijven zijn bezig met plannen voor hubs of een netwerk van hubs. Want mobiliteitshubs kunnen een belangrijke rol spelen voor bereikbare, leefbare, gezonde en veilige straten, wijken, dorpen, steden, regio's en provincies.

### Hubs in de praktijk

Zowel landelijk als in de regio worden steeds meer mobiliteitshubs ontwikkeld. In verschillende (nieuwbouw-)wijken in de provincie zijn plannen voor grote hubs in ontwikkeling om de gebieden autoluw te maken. Voorbeelden zijn Strandeiland in Amsterdam en Lincolnpark in Hoofddorp.

Met kleine buurthubs wordt op verschillende plekken geëxperimenteerd. Zo loopt het eHUB-project in Amsterdam, waarbij geëxperimenteerd wordt met twintig kleinschalige buurthubs. Vanuit hier is ook een Toolbox buurthubs ontwikkeld.

In Noord-Holland Noord zijn in verschillende kernen Mobipunten ontwikkeld om bewoners toegang te verlenen tot deelmobiliteit.

Ook op andere plekken in de provincie worden plannen gemaakt of hubs gerealiseerd. In een compacte benchmark (zie bijlage A) is inzichtelijk gemaakt welke hubconcepten al zijn gerealiseerd of zijn gepland. Hierin zien we een grote verscheidenheid aan type hubs, zowel in vorm en functie, als exploitatiemodel en grootte op scherm niet leesbaar.




Afbeelding: Artist impression voor de nieuwbouwwijk Lincolnpark, waar negen mobiliteitshubs gepland zijn.
Bron afbeelding: https://www2.haarlemmermeergemeente.nl/lincolnpark/planning

Daarom is er een overkoepelende strategie op mobiliteitshubs opgesteld vanuit het programma Focus Smart Mobility. Gemeenten in de provincie moeten niet afzonderlijk het wiel gaan uitvinden. Afstemming en samenwerking rondom locaties, ontwikkeling en exploitatie van hubs zijn essentieel om een goed functionerend hub- en mobiliteitssysteem te realiseren als onderdeel van het grotere mobiliteitssysteem. In deze hubstrategie worden de verschillende rollen die de provincie kan nemen in relatie tot de verschillende type hubs beschreven. Er wordt geschetst welke stappen de provincie op korte en lange termijn kan nemen en met wie, om te komen tot een netwerk van hubs dat bijdraagt aan de maatschappelijke doelen op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

Deze hubstrategie heeft betrekking op personenvervoer. Logistieke hubs en waterhubs zijn van belang voor duurzaam goederenvervoer. Deze hubs maken geen onderdeel uit van deze hubstrategie, maar worden opgenomen in een separate visie op logistieke hubs.

## 1.2. De visie op mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs kunnen een essentiële schakel vormen in de mobiliteitstransitie richting duurzaam en multimodaal vervoer, maar ook in het versnellen van de verstedelijkingsopgave. Hubs dragen bij aan het versterken van de bereikbaarheid, maar hebben ook een bredere invloed. Ze hebben invloed op reizigersgedrag, de leefomgeving, de toegankelijkheid van mobiliteit en de gezondheid van gebruikers en inwoners. Tegelijkertijd zijn hubs op zichzelf staand niet dé oplossing voor de uitdagingen in de mobiliteitstransitie en daarmee ook geen doel op zich. De ontwikkeling van hubs is nog in volle gang en het is lastig om te bepalen wat gaat werken en wat niet. Juist daarom is het belangrijk om een duidelijke strategie op te stellen met daaraan gekoppelde doelen.

Een dekkend netwerk van mobiliteitshubs moet bijdragen aan de bereikbaarheid van de verschillende steden en kernen binnen de provincie. Daarnaast spelen hubs een rol in de verduurzaming van het mobiliteitsaanbod. Ook is er een ruimtelijk en sociaal component. Hubs kunnen namelijk bijdragen aan de leefbaarheid in een gebied, een hoogwaardige openbare ruimte en een grotere toegankelijkheid tot meerdere vervoersmodaliteiten. Mobiliteitshubs blijven een middel en een schakel in het grotere mobiliteitssysteem. Hoewel mobiliteitshubs grote potentie hebben, is het succes sterk afhankelijk van andere factoren in het mobiliteitssysteem.

### Beleid rondom mobiliteit en hubs

Binnen de provincie Noord-Holland zijn er meerdere ontwikkelingen rondom multimodaliteit en hubs. Deze hubstrategie is in lijn met deze documenten ontwikkeld.

In mei 2022 is de nieuwe landelijke Actie-agenda ov-knooppunten gepresenteerd. Het ontwikkelen van een multimodaal netwerk van mobiliteitshubs is één van de belangrijke pijlers.

Binnen het Perspectief Mobiliteit van de provincie Noord-Holland wordt het perspectief geschetst waarbij de groei van de mobiliteit in stedelijk gebied moet worden opgevangen door slimme oplossingen, onder andere door in te zetten op actieve mobiliteit, ketenvervoer en deelmobiliteit. Voorliggende strategie rondom hubs moet een integraal onderdeel worden van het Perspectief Mobiliteit en in samenhang zijn met het Regionaal Toekomstbeeld OV 2040 en de Koers Smart Mobility 2030.

De MRA publiceerde in 2021 een multimodale netwerkstrategie en een Multimodaal Toekomstbeeld waarin hubs worden gezien als een belangrijke tool om de MRA bereikbaar te houden. Vanuit hier is de Regionaal Toekomstbeeld OV 2040 opgesteld. De provinciale strategie sluit hierop aan.

De gemeente Amsterdam ontwikkelde in 2021 de Hubsvisie Amsterdam. Binnen deze visie omschrijft de gemeente Amsterdam verschillende typen hubs en de verschillende rollen die daarbij passen.

De volgende overkoepelende ambitie is opgesteld. Deze ambitie helpt de provincie om scherp doelen te formuleren, strategie te bepalen en in de toekomst te monitoren.




## Bereikbaarheid

Het verbeteren van de bereikbaarheid en het vergroten van de multimodale mobiliteitsmogelijkheden staat voorop in het ontwikkelen van hubs. Met de snelheid van de huidige verstedelijking, de opkomst van deelmobiliteit en de druk op ons ov- en wegensysteem, vormen mobiliteitshubs een belangrijke schakel in de mobiliteitstransitie. Zo kunnen hubs een bijdrage leveren aan de samenhang op corridor- en netwerkniveau van het gehele mobiliteitsnetwerk.

In stedelijke gebieden kunnen hubs autoverkeer afvangen en de bereikbaarheid verbeteren door alternatieve, multimodale mobiliteitsmogelijkheden aan te bieden op autoverkeer en het bestaande ov-netwerk. Dit kan congestie tegengaan op drukke knooppunten, zowel binnen stedelijk gebied als langs corridors. Het overstappen op hubs en het bieden van alternatieven verbreed de keuze voor de zogenaamde first- en last-mile. Hiermee wordt voor verschillende doelgroepen ook de bereikbaarheid en toegankelijkheid vergroot.

Afhankelijk van het aanbod aan modaliteiten en de betaalbaarheid ervan kunnen mobiliteitshubs ook een middel zijn om vervoersarmoede tegen te gaan en de vervoersgelijkheid in zowel het landelijk als het stedelijk gebied verbeteren.

In het landelijk gebied of de stedelijke randgebieden, waar het ov-netwerk niet altijd dekkend is, kunnen hubs een sterke functie vervullen voor de bereikbaarheid van werk, voorzieningen en kernen. Dit geldt met name voor doelgroepen die afhankelijk zijn van ov, zoals scholieren, ouderen of andere doelgroepen die geen auto kunnen of willen bezitten. Tegelijkertijd biedt een breder aanbod aan mobiliteit een alternatief voor de autobezitter.

## Duurzaamheid

De impact van mobiliteit op ons milieu is groot en neemt alleen maar toe als we met de huidige verstedelijking het mobiliteitssysteem niet anders gaan inrichten. Hubs vormen hierin een belangrijke schakel. Zo dragen ze bij aan het creëren van een modal shift: de verandering in het gebruik van modaliteiten. Door het vergroten van duurzame mobiliteitsmogelijkheden en het bereikbaarder maken van ov via multimodale oplossingen voor de first- of last mile, wordt ook de overgang van autogebruik naar emissieloze vormen van vervoer vergroot en vermindert de uitstoot van $CO_2$ en fijnstof.

De ontwikkeling van elektrificatie van personenvervoer is volop in ontwikkeling, maar nog lang niet voor iedereen bereikbaar. Mobiliteitshubs en een goed aanbod in deelmobiliteit zijn een mogelijkheid om mensen te laten kennismaken met elektrisch vervoer en deelmobiliteit, wat de modal shift kan versnellen.

## Leefbaarheid

Mobiliteit bepaalt grotendeels hoe wij ons leven en onze leefomgeving inrichten. Hubs dragen bij aan een prettige en gezonde leefomgeving. De modal shift naar emissieloos en actief vervoer draagt bij aan minder uitstoot van fijnstof en zorgt voor een betere luchtkwaliteit, wat de gezondheid van mensen ten goede komt. Het slim inzetten van hubs draagt ook bij aan efficiënter ruimtegebruik. De ruimte die hiermee vrijkomt kan gebruikt worden voor betere en veiligere stoepen en fietspaden, maar ook voor meer groen- of speelfaciliteiten. Dit leidt tot een hoogwaardige openbare ruimte die schoner, veiliger en gezonder is.

In deze hubstrategie is een voorzet gedaan voor monitoring op basis van Brede Welvaart-doelen. Gedurende de uitvoering van de hubstrategie wordt die verder verbeterd.

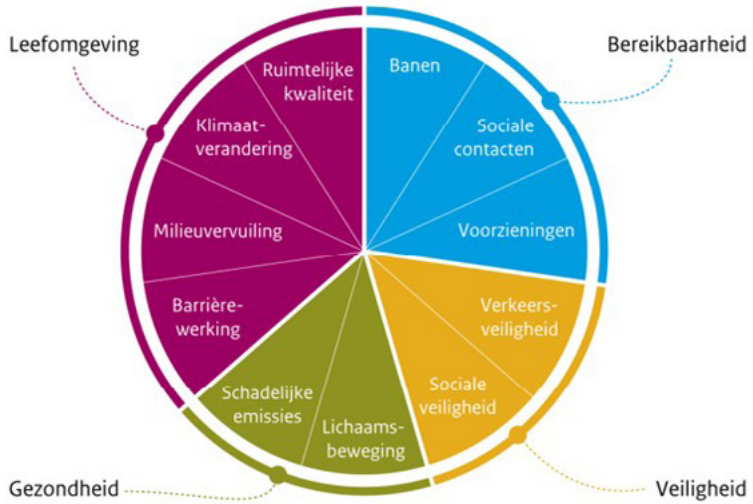
### Brede welvaart en mobiliteit

Brede welvaart is de ontwikkeling van welvaart in de breedste zin van het woord: economisch, ecologisch en sociaal-maatschappelijk. Eigenlijk omvat het alles wat mensen van waarde vinden, zowel nu, als in de toekomst, hier en elders.

Ook de Global Sustainable Development goals kunnen over het model van Brede Welvaart heen gelegd worden. Denk hierbij aan het verminderen van $CO_2$-uitstoot, het verminderen van verkeersdoden, tegengaan van geluidshinder en tevredenheid over woon-werkverkeer.

De monitor Brede Welvaart die vanuit het CBS is ontwikkeld om Nederland een beeld te geven van de Brede Welvaart is niet direct toepasbaar op een afzonderlijk beleidsterrein zoals mobiliteit.

Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft daarom een model opgesteld met vier dimensies van de Brede Welvaart die toepasbaar zijn voor het beleidsterrein mobiliteit. Hierbij gaat het om de dimensies gezondheid, leefomgeving, bereikbaarheid en veiligheid. Deze dimensies en onderliggende subdimensies vormen de basis van het concretiseren van de doelen en maatstaven voor deze hubstrategie.




Afbeelding: Model brede welvaart en mobiliteit (PBL, 2021)

## Brede welvaart

Voor het stellen van de concrete doelen van deze hubstrategie worden de doelen van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid langs de verschillende dimensies van het Brede Welvaart-model van mobiliteit gelegd (zie kader). Hierin zijn, naast leefomgeving en bereikbaarheid, ook veiligheid en gezondheid opgenomen. Duurzaamheid is geen eigen dimensie in dit model, maar verschillende duurzame indicatoren zijn wel onderdeel van de subdimensies, zoals klimaatverandering en milieuvervuiling.



## Veiligheid

Veiligheid omvat zowel verkeersveiligheid als sociale veiligheid. Beide worden sterk bepaald door hoe we ons mobiliteitssysteem en onze mobiliteitsvoorzieningen inrichten. Mobiliteitshubs dragen bij aan het terugdringen van autogebruik in het algemeen en in het autoluw maken van specifieke gebieden. Dit komt de algemene verkeersveiligheid ten goede. Daarbij biedt de ontwikkeling van mobiliteitshubs kansen voor het creëren van locaties waar een sociaal en fysiek veilige overstap mogelijk is.
De groei van de verschillende vormen van (deel)fietsen en scooters met verschillende snelheden vraagt wel extra aandacht voor een veilige infrastructuur rondom hubs en in de wijk.



## Gezondheid

Mobiliteitshubs faciliteren de modal shift naar actieve mobiliteit (wandelen en fietsen) en stimuleren beweging en spelen in straten en wijken door meer veilige ruimte voor groen en spelen te creëren. Dit komt ten goede aan zowel het mentale als fysieke welzijn van bewoners. Daarnaast kunnen hubs ook de overgang naar elektrisch en emissieloos vervoer versnellen, wat ten goede komt aan de luchtkwaliteit. Denk bijvoorbeeld aan vermindering van luchtwegproblemen en verbetering van de gezondheid van omwonenden.

Voor de vier dimensies (leefomgeving, gezondheid, veiligheid en bereikbaarheid) van het model brede welvaart en mobiliteit is een aantal maatstaven geformuleerd. Hieraan zijn vervolgens doelen gekoppeld die een basis of denkrichting vormen voor toekomstige monitoring of sturing. Dit kader met uitgewerkte doelstellingen is terug te vinden in bijlage C.

Elke hub draagt op eigen wijze en mate bij aan de verschillende overkoepelende doelstellingen. Sommige doelen worden pas bereikt als er een netwerk van hubs ontstaat. Sommige effecten van hubs zijn ook directer of lokaler merkbaar dan andere. In hoofdstuk 4 gaan we dieper in op de hoe de provincie kan sturen op deze doelen.

## 1.3. Definitie: wat is een hub?

Het is belangrijk om duidelijk voor ogen hebben wat mobiliteitshubs zijn en welke grote verscheidenheid aan vorm en functie verschillende hubs hebben.

Er zijn momenteel vele definities van mobiliteitshubs in omloop. Tegelijkertijd zijn hubs geen nieuw concept. Sommige ov-knooppunten en (NS-)stations fungeren al langere tijd als hubs of kunnen dat in potentie worden, net zoals sommige P+R's. Er is echter wel sprake van een nieuwe benadering van hubs, waarbij deelmobiliteit een prominente rol krijgt. Een te strakke definitie van hubs kan ertoe leiden dat de hub als doel wordt gezien en niet als middel in een groter mobiliteitssysteem. De definitie die we aan hubs geven, is daarom gericht op het gebruik en het doel en niet op de specifieke fysieke verschijningsvorm.

*"Een hub is een fysiek knooppunt in een multimodaal mobiliteitsnetwerk, waar diverse reizen en vervoersvormen samenkomen. Een hub fungeert enerzijds als begin-, overstap- of eindpunt van een reis en anderzijds als een plek waar het prettig is om te verblijven en waar er ruimte is voor aanvullende voorzieningen zoals bijvoorbeeld een pakketpunt."*

Een hub kan onderdeel zijn van verschillende type reizen en daarmee ook verschillende doelgroepen bedienen. Omdat een hub zowel een begin-, overstap- of eindpunt in de een reis kan zijn, zal een hub nooit beperkt worden tot één type reis. Zo kunnen verschillende type reizen samenkomen in één hub:

- Reizen binnen stedelijk gebied.
- Van het landelijk gebied naar de stad.
- Van de stad naar het landelijk gebied.
- Van stad naar stad.
- Binnen het landelijk gebied.

Hetzelfde geldt voor de verschillende doelgroepen. Waar de stadsrandhub voor bezoekers van buiten de stad een overstappunt is om via ov of deelmobiliteit de reis binnenstedelijk voort te zetten, kan het voor een bewoner het beginpunt van de reis zijn. Voor het ontwikkelen van een hub of meerdere hubs in een afgebakend gebied, is het van belang om de doelgroepen en de reisbewegingen van deze doelgroepen in kaart te hebben. Voor het totale netwerk van hubs en op het schaalniveau van de provincie is dit lastiger te bepalen, omdat het alle doelgroepen omvat. Wel is het van belang om de verschillende reizigersdoelgroepen te definiëren in verband met sturing en monitoring.

Op basis van de reizigersdoelgroepen die grote vervoerders gebruiken, zoals de NS, zijn de volgende doelgroepen voor het gebruik van mobiliteitshubs opgesteld:

- Bewoners: reizigers die vanuit hun woonplek hun reis beginnen. Voor deze groep is toegang tot de hub op loop- of fietsafstand van belang.
- Bezoekers: reizigers die de hub gebruiken als last-mile oplossing. Dit kunnen zowel sociale, recreatieve als zakelijke bezoekers zijn.
- Forenzen: frequente bezoekers die reizen voor werk. Deze doelgroep heeft minder keuze om buiten de spitstijden te reizen.
- Studenten en scholieren: jongeren die frequent reizen voor school of studie. Deze groep bezit vaak geen auto en is afhankelijk van lopen, ov, (elektrische) fiets of scooter.

Een hub kan verschillende verschijningsvormen hebben en afhankelijk van de context flink variëren in grootte, het aanbod van mobiliteit en het aanbod van voorzieningen. Zo kan een hub inpandig ontwikkeld worden, maar ook in de openbare ruimte. In de volgende paragrafen worden verschillende typen hubs uiteengezet en welke voorzieningen er bij deze typen hubs passen.



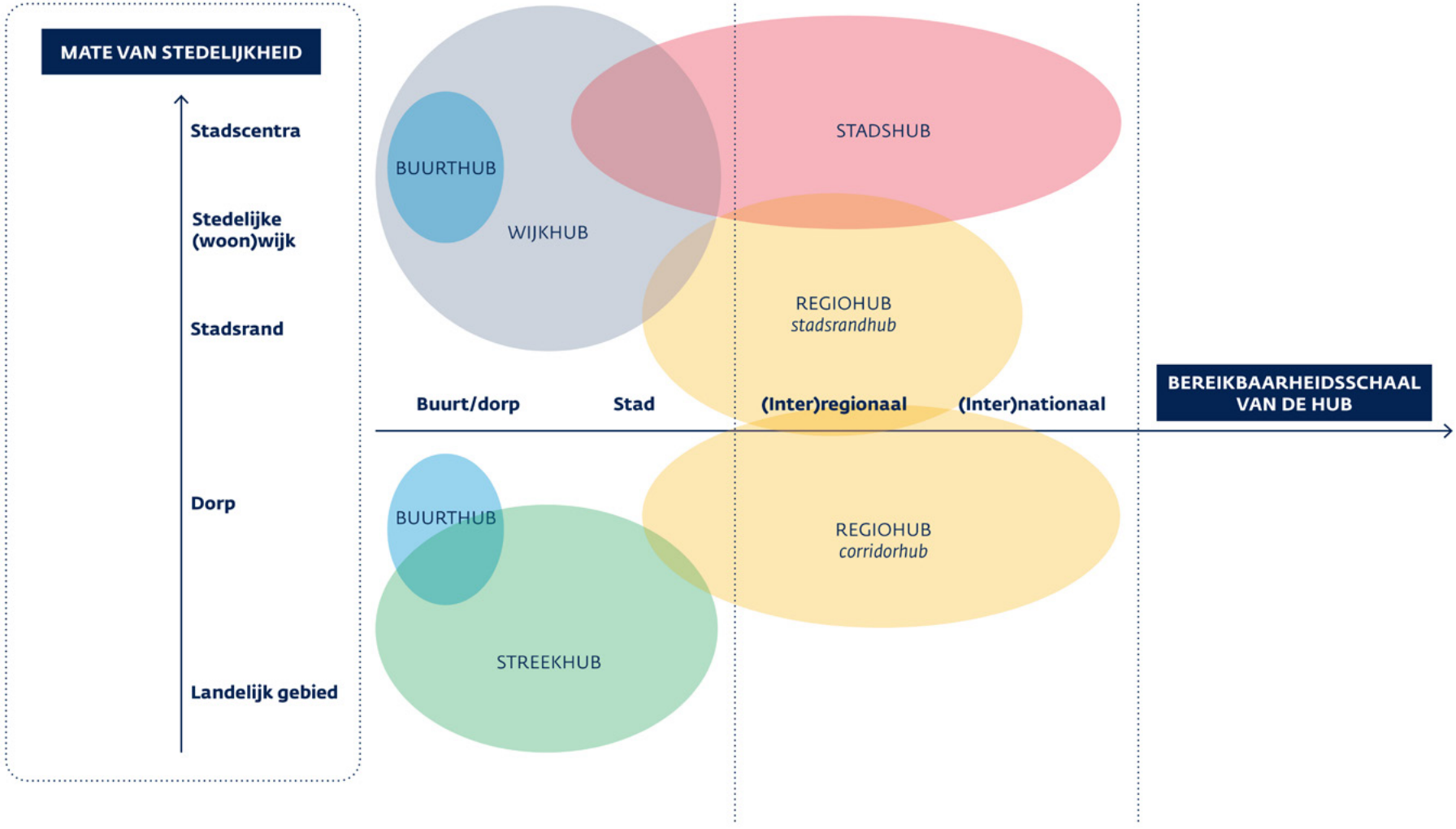

hubstrategie MRA

Hubs komen in vele soorten en maten voor en er zijn weinig tot geen grootschalige hubs die al zijn gerealiseerd. Vanuit het MRA-platform Smart Mobility is een animatie gemaakt over hoe een wijkhub in de toekomst kan functioneren, zodat mensen een beeld kunnen vormen van de potentie van mobiliteitshubs.

## 1.4. Hubcategorieën

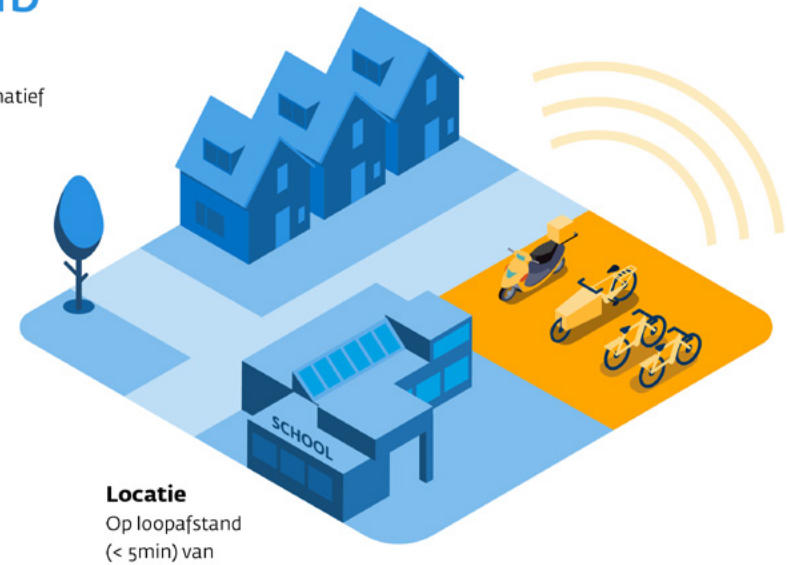
Een goed functionerend netwerk van hubs zal bestaan uit verschillende typen hubs, die per type en locatie een eigen bereik hebben. Voor deze strategie wordt onderscheid gemaakt in zes typen hubs. In onderstaande afbeelding zijn de typen hubs uitgezet tegen de mate van stedelijkheid van de locatie en de bereikbaarheidsschaal van de hub.

Elk type hub heeft zijn eigen kenmerken en doelstellingen waarbij dit steeds maatwerk voor de specifieke plek in het netwerk en locatie in de omgeving is. In tabel 2.1.1 is per hubcategorie omschreven wat de doelstelling, het bereik, de hoofdreden voor gebruik en de doelgroep is. In de praktijk is elke hub maatwerk en kan er overlap zijn tussen de categorieën of hebben hubs dubbelfuncties.



# Buurthub

**Doel**
Deelmobiliteit als alternatief voor eigen auto.




**Locatie**
Op loopafstand (< 5min) van woning.

**Doelgroep**
Bewoners

**Vervoersmiddelen**


Deelfiets


Deelbakfiets


Deelscooter

**Voorzieningen**

# Wijkhub

**Doel**
Ruim aanbod bieden van deelmobiliteit als alternatief voor de eigen auto.




**Locatie**
Centraal in de wijk, nabij voorzieningen.

**Doelgroep**
Bewoners en bezoekers

**Vervoersmiddelen**


Deelfiets


Deelbakfiets


Deelscooter


Deelauto

**Voorzieningen**


Fietsparkeren


Pakketkluis


Opladen

# Streekhub

**Doel**
Overstap van auto en fiets op Hoogwaardig Openbaar Vervoer- faciliteiten.




**Locatie**
Nabij kleine kern en verbonden met een regiohub of stadshub.

**Doelgroep**
Bewoners, bezoekers, forenzen en scholieren

**Vervoersmiddelen**

Bus

**Voorzieningen**

Fietsparkeren
Parkeren
K+R
Kiss and Ride

# Stadshub

**Doel**
Faciliteren van de overstap van vervoer van regio naar stad.



**Locatie**
OV-locatie met goede ontsluiting door hoogwaardig openbaar vervoer (trein, tram of snelbus) en overig stedelijk OV (bus).

**Doelgroep**
Bewoners, bezoekers, forenzen en scholieren.

**Vervoersmiddelen**

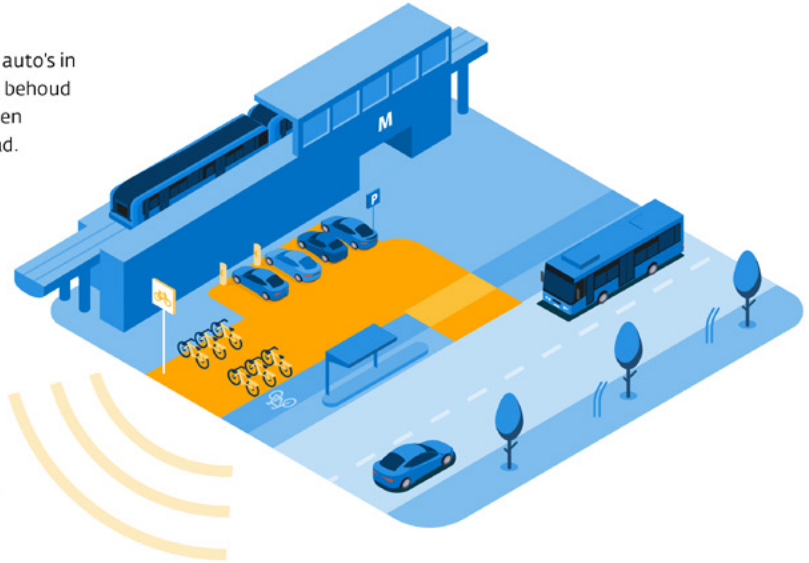
Bus
Trein
Tram
Metro
Deelfiets
Deelauto

**Voorzieningen**

Fietsparkeren
Pakketkluis
Opladen
Taxistandplaats

# Regiohub-stadsrandhub

**Doel**
Verminderen aantal auto's in het stedelijk gebied, behoud van bereikbaarheid en toegankelijkheid stad.




**Locatie**
P+R locatie aan de rand van de stad.

**Doelgroep**
Bewoners, bezoekers, forenzen, studenten en scholieren.

**Vervoersmiddelen**

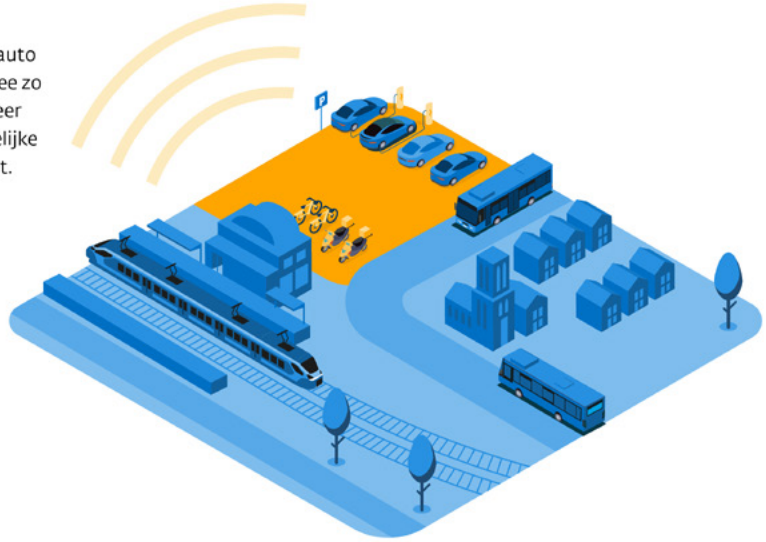
Bus · Tram · Metro · Deelfiets · Deelauto

**Voorzieningen**

Fietsparkeren · Parkeren · Pakketkluis · K+R Kiss and Ride · Opladen

# Regiohub - corridorhub

**Doel**
Faciliteren van overstap auto en fiets op OV om daarmee zo vroeg mogelijk autoverkeer af te vangen op het landelijke en/of regionale wegennet.



**Locatie**
Op grotere afstand van de werkgebieden, schakel tussen het lokale/regionale - en het landelijke mobiliteitsnetwerk.

**Doelgroep**
Bewoners uit de regio, bezoekers, forenzen en studenten en scholieren.

**Vervoersmiddelen**

Bus · Trein · Deelfiets · Deelscooter

**Voorzieningen**

Fietsparkeren · Parkeren · Pakketkluis · K+R Kiss and Ride · Opladen

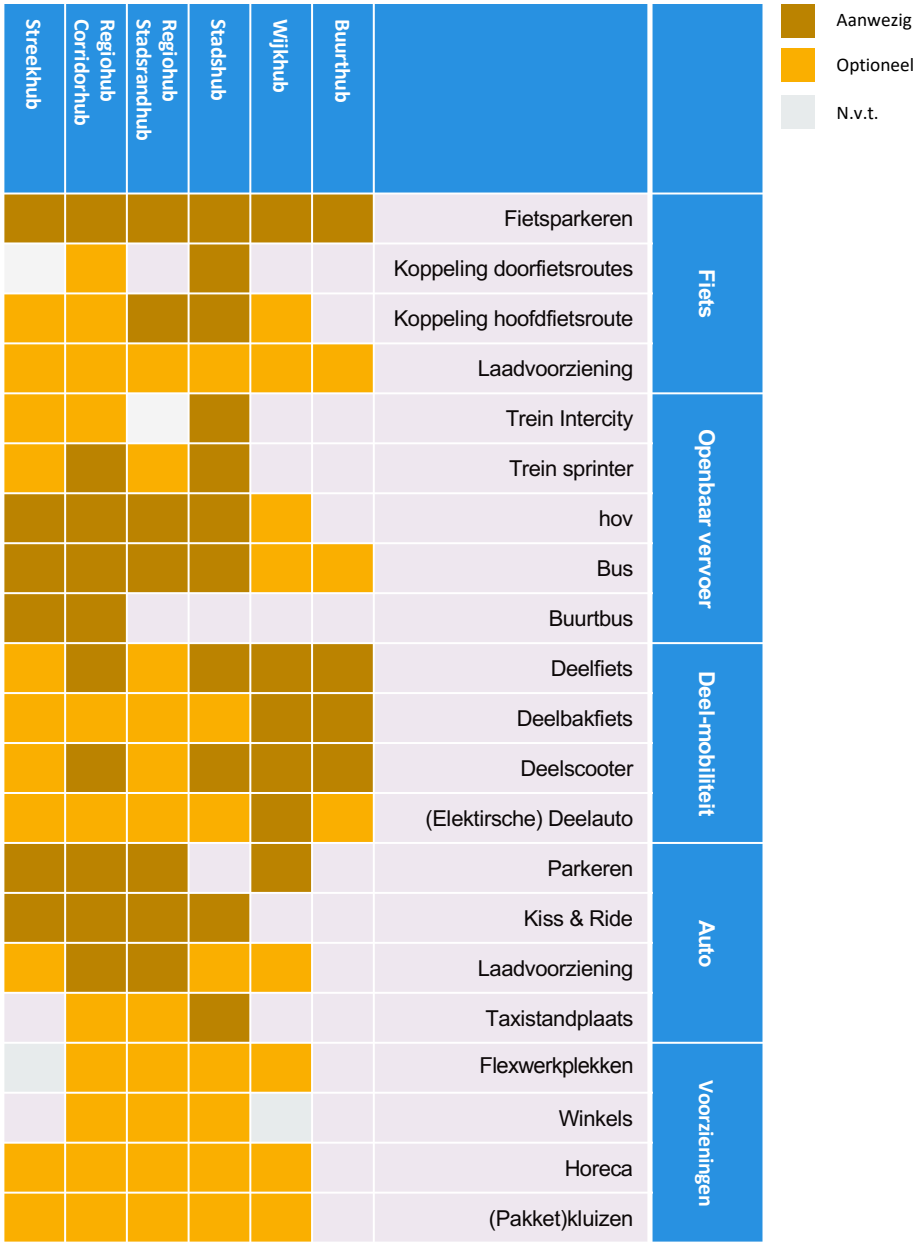
## 1.5. Welke voorzieningen zijn per hubcategorie nodig?

Ongeacht de precieze rol die een provincie neemt in het aanjagen, ontwikkelen en exploiteren van de verschillende typen hubs, is het belangrijk om duidelijk te hebben wat nodig is om een hub goed te laten functioneren. Denk hierbij aan het mobiliteitsaanbod, maar ook aan de voorzieningen die nodig zijn om een hub goed te laten functioneren. Dit is niet alleen afhankelijk van het type hub, maar ook van de bredere context. De locatie, het reizigersgedrag van bewoners en bezoekers en het aanbod van mobiliteit bepalen welke voorzieningen en mobiliteitsopties uiteindelijk aanwezig moeten zijn. Een flexwerkplek kan goed passen bij een stads- of stadsrandhub, maar past wellicht weer minder bij een afgelegen hub in de regio. In het algemeen geldt wel dat hoe groter de hub is, hoe meer voorzieningen er gewenst zijn.

Bijgaande voorzieningenmaxtrx schetst een beeld van de voorzieningen die passend zijn bij de verschillende typen hubs. Deze voorzieningen kunnen in verschillende hubs een andere invulling hebben. Zo kan een voorziening voor fietsparkeren bij een buurthub bestaan uit enkele fietsnietjes en bij een grote wijk- of stadshub uit een volwaardige fietsparkeergarage. Ook de definitie van hov verschilt tussen de stedelijke- en niet-stedelijke context. In Noord-Holland Noord zijn dragende buslijnen al bestempeld als hov, binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) spreekt men dan over treinen, trams of snelbussen.

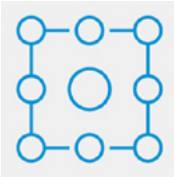
Ook is een richtlijn opgesteld voor de kwaliteitscriteria waar de verschillende type hubs aan kunnen voldoen, deze is te vinden in bijlage B. De provincie kan deze kwaliteitscriteria gebruiken om gerichter te sturen op kwaliteit bij te ontwikkelen hubs. Ook kunnen deze kwaliteitscriteria gebruikt worden als middel voor de monitoring.

**Voorzieningen per type hub**



### 1.5.1. Strategie locatiebepaling

Het netwerk van mobiliteitshubs bestaat in theorie uit verschillende hubcategorieën met elk hun eigen functie, doel en eigenschappen. Bij het ontwikkelen van dit netwerk op regionaal niveau hanteert de provincie drie strategieën.



**Dekkend netwerk:** De hublocaties voorzien in een dekkend netwerk door in elke kern met meer dan 1.000 inwoners een hub te realiseren. Met deze hub hebben bewoners op maximaal drie kilometer fietsen toegang tot het mobiliteitssysteem.
In landelijke omgevingen betekent dit dat een streekhub toegang geeft tot deelmobiliteit en een kwalitatief centraal opstappunt op hov. Daarnaast faciliteert de streekhub de last mile waardoor de kern beter bereikbaar wordt.
In stedelijk gebied betekent een dekkend netwerk; een netwerk van buurt-, wijk-, regio- (stadsrand) en stadshubs. Eventueel aangevuld met corridorhubs die de regio bedienen en gecombineerd kunnen worden met andere type hubs voor de directe omgeving. Deze strategie redeneert dus van hublocaties (bereikbaarheid van de hub op drie kilometer fietsen) naar een samenhangend netwerk van mobiliteitshubs. Het resultaat is een fijnmazig netwerk waarbij vanuit elke kern toegang is tot een hub met minstens regionaal bereik.



**Oplossen knelpunten:** Knelpunten zijn bijvoorbeeld een slechte leefbaarheid of bereikbaarheid. Knelpunten in bereikbaarheid kunnen ontstaan door congestie op het regionale of hoofdwegennetwerk. Hiervoor kunnen corridorhubs een oplossing vormen door verkeer tijdig af te vangen en een andere modaliteit te bieden aan de reiziger.
Knelpunten in leefbaarheid zijn bijvoorbeeld overlast door autoverkeer. Hierbij kan verkeer eerder afgevangen worden door onder andere stadsrandhubs, waardoor autoluwe steden ontstaan.
Ook het verminderen van parkeerplaatsen door middel van mobiliteit via hubs kan een knelpunt van beperkte beschikbare ruimte voor woningbouw oplossen. Het resultaat van deze strategie zijn hubs op strategische plekken die specifieke stromen omleiden.

Daarnaast kunnen ook knelpunten in bereikbaarheid aanwezig zijn door afwezigheid van (h)ov. Hubs kunnen hier een gebied, kern of wijk bereikbaar maken.



**Interventie:** Interventie in het netwerk betekent geen geleidelijke, maar een revolutionaire overgang naar een nieuw (deel)netwerk door het ontwikkelen van nieuwe assen of locaties (ov of weg) binnen het mobiliteitsnetwerk. Voorbeelden hiervan zijn het creëren van een corridorhub voor een nog niet bestaande corridor. Hierbij staat de ontwikkeling van de hub niet op zichzelf, maar moeten ook de bijbehorende modaliteiten zoals het hov-netwerk de bereikbaarheid faciliteren.

Kansen: Ook het ontwikkelen van hubs bij aanleg van nieuwe netwerken of locaties zoals bus- of metronetwerken, doorfietsroutes en grootschalige woningbouwlocaties bieden kansen. De nieuwe netwerken krijgen extra potentie wanneer hubs het bereik vergroten. Bij woningbouwlocaties is de ontwikkeling van hubs één van de mogelijkheden om vanaf de start de leefbaarheid op peil te hebben en duurzame mobiliteit te stimuleren. Ook het upgraden van bestaande hublocaties zoals stations naar een groter bereik (bijvoorbeeld het creëren van een intercitystation) past binnen de interventie-strategie.

Bijlage E bevat een overzicht van reeds bestaande hubs en potentiële hublocaties.

**Overzicht achtergronddata en analyse voor bepalen kansrijke hublocaties**

| Bestaande infrastructuur | Mobiliteitsnetwerken | Herkomsten en bestemmingen | Bestaande knooppunten/hubs |
|---|---|---|---|
| • Hoofdfietsnetwerk<br>• Regionale stroomwegen<br>• Auto(snel)wegen<br>• Doorfietsroutes<br><br>Knelpunten: congestie | • Dragende buslijnen<br>• Treinverbindingen<br><br>Witte vlekken: geen bereikbaarheid | • Kernen >1000 inwoners<br>• Recreatieve bestemmingen<br>• Bedrijventerreinen<br>• Winkelcentra<br>• Onderwijslocaties<br>• Ontwikkellocaties woningbouw | • Treinstations<br>• Busstations<br>• Mobipunten<br>• P+R locaties<br>• MRA knooppunten/ Regionale hubstrategie<br>• Internationale hubs (Schiphol) |

Aandachtspunten bij het bepalen (en ontwikkelen) van hubslocaties zijn:

- **Aansluiting modaliteiten:** De herkomsten en bestemmingen moeten een koppeling hebben in de gebruikte modaliteit: Zo kan de hub deelauto's aanbieden, maar als deze bij de bestemming niet geparkeerd kunnen worden, is de reis incompleet. Ook is het bereik van deelmobiliteit, waaronder de mogelijkheden om deze elders in te leveren, een aandachtspunt.
- **Differentiatie aanpak naar type gebieden:** Er zijn verschillende type gebieden binnen de provincie: De hoogstedelijke regio binnen de MRA en de meer landelijke gebieden in Noord-Holland Noord. Zo ligt in de landelijke regio's meer focus op bereikbaarheid van de grotere kernen vanuit de kleinere kernen en vice versa, waar in de meer stedelijke gebieden de focus ligt op het oplossen van knelpunten op het (hoofd) wegennet en verminderen van de parkeerdruk/aantal parkeerplaatsen.
- **Aansluiting op mobiliteitsnetwerk en bestaande infrastructuur:** De aansluiting op het bestaande ov-netwerk, hoofdwegennet, provinciaal wegennet en hoofdfiets-netwerk voor koppeling tussen verschillende modaliteiten. Zowel in het bepalen van de zoekgebieden (voorliggende opgave) als in de verdiepende slag voor het bepalen van de exacte locatie moet hier rekening mee gehouden worden.
- **Bestaande stations:** Treinstations en busstations zijn (vrijwel) allemaal logische knooppunten die doorontwikkeld kunnen worden tot mobiliteitshubs.
- **EV-voorzieningen:** Hubs hebben met elektrische modaliteiten een aanzienlijke energievraag. Bij het bepalen van de locatie is het zinvol om te kijken naar de mogelijkheden om op korte termijn de benodigde energieaansluiting te realiseren. Daarbij bieden koppelkansen met opwek en opslag van duurzame energie extra mogelijkheden.

Het realiseren van een dekkend hubnetwerk en het inzetten van hubs voor een dekkend hubnetwerk scheppen voorwaarden voor de mogelijkheid om anders te reizen. Echter, het gebruik van hubs en daarmee het gebruik van nieuwe of andere modaliteiten is hiermee nog niet geborgd. Om dit nieuwe mobiliteitsnetwerk ook echt toegankelijk te maken voor de beoogde doelgroep kunnen andere knelpunten spelen.

Zo dient er aandacht te zijn voor de bekendheid van de modaliteiten, de betaalbaarheid en het gemak van reizen. Verschillende doelgroepen hebben hierbij verschillende wensen en aanvullende acties kunnen noodzakelijk zijn.

# 2 De rol van de provincie Noord-Holland bij ontwikkeling en exploitatie

## 2.1. Welke rollen kan de provincie vervullen?

Om te komen tot een dekkend provinciaal netwerk van mobiliteitshubs zou de provincie een belangrijke rol moeten vervullen. De provincie heeft hierin de taak om de verschillende gebieden bereikbaar te houden en kan cruciaal zijn in de ontwikkeling van een samenhangend netwerk.

De rol die de provincie kan pakken zal afhankelijk zijn van onder andere de typen hubs en de locatiespecifieke uitdagingen.

Bepaalde type hubs, zoals hubs in dunbevolkte gebieden, zullen minder snel door de markt worden opgepakt, omdat zij onvoldoende financiële kansen zien. De provincie zou voor hubs op dergelijke locaties een sterkere rol moeten pakken dan op locaties waar de markt meer kansen ziet.

De provincie Noord-Holland heeft in het document 'Maak Plaats: werken aan knooppuntontwikkeling in Noord-Holland (provincie Noord-Holland en Vereniging Deltametropool, 2013)' vier rollen voor zichzelf gedefinieerd. Deze rollen vormen het uitgangspunt voor de rolomschrijvingen per type hub binnen deze hubstrategie:

1. Kaderstellende rol
2. Coördinerende rol
3. Aanjagende en sturende rol
4. Expert rol

### Provinciale rollen

**KADERSTELLENDE ROL**
Focus op gehele netwerk in Noord-Holland

**COÖRDINERENDE ROL**
Focus op ontwikkeling op corridor-niveau

**AANJAGENDE EN STURENDE ROL**
Focus op ontwikkeling van specifieke knooppunten

**EXPERT ROL**

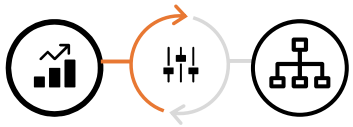
Focus op ontwikkelen en delen van kennis om de ontwikkeling van hubs te versnellen.
Focus op het monitoren van de ontwikkeling en het gebruik van hubs om met deze inzichten de ontwikkeling van hubs te verbeteren

**Toegevoegd op basis van:**

1. Het NSOB model




2. Onze benchmark



Via elk van deze vier rollen kan de provincie sturen op mobiliteitshubs zoals hieronder samengevat.

| | **Coördinator** | **Aanjager** | **Kadersteller** | **Expert** |
|---|---|---|---|---|
| Rolbeschrijving  | • Regionaal overleg faciliteren<br>• Zorgen voor alliantievorming tussen publieke en private partijen.<br>• Zorgen dat op regionaal niveau kwantitatieve en kwalitatieve afspraken worden gemaakt over het te realiseren ruimtelijke programma, de hubs en deelmobiliteit op de hubs.<br>• Zorgen voor interne afstemming van de verschillende subsidiestromen ten behoeve van hubontwikkeling en samen met de regio lobby voeren richting NS en het Rijk. | • Experimenteerruimte bieden voor hubontwikkeling en exploitatie.<br>• Subsidies verlenen en een investeringsprogramma voor hubs opzetten.<br>• Bijdragen aan het verdelen van de kosten en baten van hubontwikkeling zoals door het opzetten van een provinciaal vereveningsfonds. | • Voorschrijven van regelgeving ten aanzien van locaties van woningbouw en hubs via bijvoorbeeld provinciale omgevingsplannen.<br>• Voorschrijven van richtlijnen ten aanzien van hubs.<br>• Initiëren van regionale kaders voor het provinciaal organiseren van deelmobiliteit op hubs. | • Het organiseren van kennisuitwisseling.<br>• Het onder de aandacht brengen van nieuwe (financiële) instrumenten om ontwikkeling van hubs op gang te helpen.<br>• Het periodiek monitoren van ontwikkelingen rondom hubs (vergelijkbaar met de monitor ov-knooppunten).<br>• Het verzamelen en delen van geleerde lessen rondom hubsontwikkeling en exploitatie. |
| Onderbouwing voor rolrelevantie  | • Hubs functioneren als een netwerk dat door (deels provinciale) corridors is verbonden.<br>Door als provincie de coördinerende rol te pakken, kunnen de verschillende hubinitiatieven en krachten binnen de provincie effectief worden verenigd. | • Marktpartijen kunnen op dit moment doorgaans geen hubs ontwikkelen en exploiteren zonder ondersteuning van de overheid. Daarom is een aanjagende rol van de provincie raadzaam om de ontwikkeling van hubs te versnellen. | • Hubs functioneren als een netwerk dat door (deels provinciale) corridors is verbonden. Om daarbij te sturen op een sluitend en uniform (deelmobiliteits) netwerk van hubs is het raadzaam dat de provincie kaders stelt op bijvoorbeeld het vlak van subsidies en/of vergunningen. | • Omdat hubs nog sterk in ontwikkeling zijn, is het raadzaam om continu te monitoren wat wel en niet werkt en deze inzichten breed binnen de provincie te delen met gemeenten en andere belanghebbenden. |

## 2.2. Welke rollen willen we vervullen bij welke hubcategorieën in welke fase?

De rol die de provincie bij mobiliteitshubs heeft, verschilt per hubcategorie en per fase en zal in de praktijk ook nog afhangen van de locatie en context. In algemene zin heeft de provincie een grotere rol in de ontwikkelingsfase van mobiliteitshubs dan in de exploitatiefase. Ook geldt dat hoe groter de regionale de functie van de hub is, des te groter de rol van de provincie zal zijn.

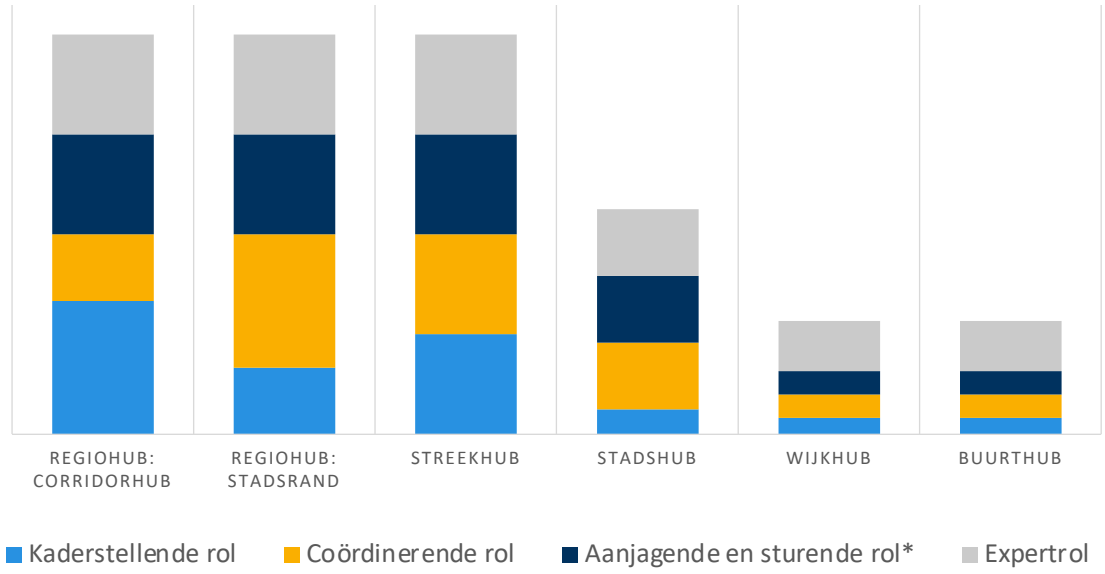
### Provinciale rollen in de ontwikkelfase

In de ontwikkelfase is het raadzaam dat de provincie vooral een aanjagende en coördinerende rol pakt. Vanuit de aanjagende rol kan de provincie experimenteerruimte bieden voor de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs. De provincie kan de verschillende typen hubinitiatieven ondersteunen (zie ook hoofdstuk 3: strategische mogelijkheden) waardoor verschillende typen mobiliteitshubs ontwikkeld worden door verschillende partijen met verschillende exploitatiemodellen. Er kunnen dan in verschillende gemeenten en ov-concessiegebieden verschillende netwerkjes van hubs ontstaan. Omdat hubs functioneren als netwerk dat door (deels provinciale) corridors verbonden is, is het raadzaam dat de provincie een rol pakt om coördinatie en samenhang aan te brengen tussen deze verschillende hubsinitiatieven.

Hierbij kan de provincie ook sturen op het gebruik van een eenduidig beeldmerk van hubs zodat het hubnetwerk voor de eindgebruiker als één herkenbaar systeem functioneert.

Vervolgens kan de provincie, vanuit haar expertrol, het gebruik van hubs monitoren en hieruit lessen genereren die kunnen worden ingezet om verdere opschaling van het mobiliteitshubnetwerk mogelijk te maken. Dit is belangrijk omdat mobiliteitshubs in de praktijk nog een relatief nieuw fenomeen zijn en nog weinig bekend is over de wijze waarop ze werken, zowel individueel als binnen een netwerk van hubs. Door de effecten van verschillende typen mobiliteitshubs(netwerken) te analyseren kunnen inzichten worden verzameld die een onderbouwing kunnen vormen voor specifieke beleidskeuzes. Dit vormt de basis voor de kaderstellende rol die de provincie kan pakken rondom locatiebepaling, concessieverlening en vergunningverlening. Door gebrek aan ervaring en bewijslast is nu nog lastig te bepalen hoe een concessie en/of vergunningskader het beste vormgegeven kan worden. Daarom ligt het voor de hand dat de kaderstellende rol van de provincie op korte termijn nog beperkt is en in de komende vijf jaar toe zal nemen wanneer er meer bewijslast beschikbaar komt.

*Provinciale rollen in de ontwikkelfase*



## Provinciale rollen in de ontwikkelfase uitgesplitst per hubcategorie

De provincie heeft een coördinerende, aanjagende en kaderstellende rol voor de stadsrandhub, streekhubs en regiohubs, omdat stadsrandhubs en regiohubs een gemeente-overstijgende functie hebben en er vaak sprake is van hov bij deze hubs. Voor streekhubs geldt dat deze minder snel door de markt worden opgepakt, vanwege het niet rond krijgen van de business case Dit geldt ook voor de stadshub, met als verschil dat de kaderstellende rol daar vooral door de gemeente wordt vervuld. Voor de wijk- en buurthub heeft de provincie in de ontwikkelfase vooral een expertrol en zal de gemeente of ontwikkelaar de regie pakken. Voor het gehele netwerk van mobiliteitshubs heeft de provincie tot slot een expertrol (kennisdelen en monitoren).

De provinciale rol in de ontwikkelfase is dus het meest nadrukkelijk bij corridorhub, stadsrand-hub en de streekhub. Deze subcategorieën staan daarom centraal in deze hubstrategie. De rolverdeling kan als volgt schematisch worden samengevat: Provinciale rollen in de exploitatiefase

De provincie blijft een coördinerende, aanjagende en kaderstellende rol voor de corridorhub, stadsrandhub en streekhub houden in de exploitatiefase, maar deze is wel een stuk kleiner dan in de ontwikkelfase. De grootte van de aanjagende rol van de provincie in de exploitatie-fase hangt grotendeels af van de mate waarin de exploitatie aan marktpartijen kan worden overgelaten, waarbij de provinciale belangen geborgd blijven.

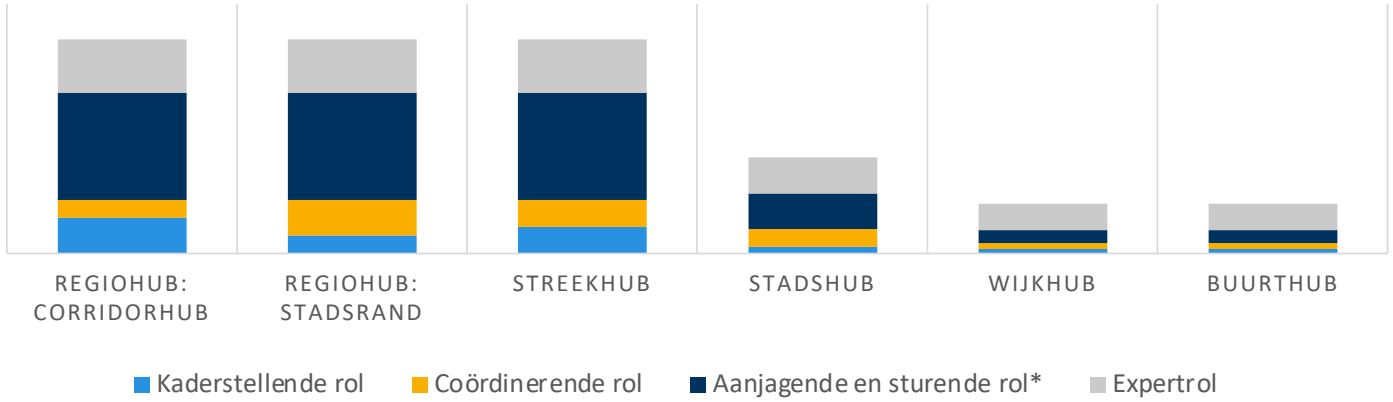
Zoals toegelicht in het volgende hoofdstuk (hoofdstuk 3: Strategische mogelijkheden) kan de provincie vanuit haar aanjagende en coördinerende rol in de deze fase de exploitatie van hubs subsidiëren of als aandeelhouder van een beheer- en/of uitvoeringsorganisatie de rol opnemen van mobiliteitsregisseur. Ook kan de provincie de exploitatie verbeteren door op te treden als launching customer en/of te sturen via een werkgeversaanpak

## Provinciale rollen in de exploitatiefase uitgesplitst per hubcategorie

In meer landelijk gebied is de marktvraag over het algemeen onvoldoende voor een rendabele exploitatie. Daarom zal de provincie, naast de gemeente, ook in de exploitatiefase een belang-rijke rol kunnen spelen bij deze hubcategorie. Ditzelfde kan ook gelden voor regiohubs hoewel daar de exploitatie- en beheerrol meer in samenwerking met andere partijen (gemeenten, ov-partijen en andere partijen) kan worden opgepakt, zoals in het volgende hoofdstuk nader wordt toegelicht. Voor de wijk- en buurthub heeft de provincie tijdens de exploitatiefase nauwelijks een rol, behalve de algemene expertrol. Voor het gehele netwerk van mobiliteits-hubs heeft de provincie een expertrol van waaruit het zorg draagt voor het verzamelen en delen van kennis en data en het monitoren van de hubontwikkeling en -exploitatie.

In de exploitatiefase heeft de provincie daarmee de meest nadrukkelijke rol bij de corridorhub, stadsrandhub en streekhub.

*Provinciale rollen in de exploitatiefase*



# 3 Sturingsmogelijkheden

Binnen deze mobiliteitshubstrategie staan vijf sporen van strategische mogelijkheden centraal waarmee de provincie kan sturen op de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs:

1. Streekhubs co-financieren, organiseren in samenwerking met betrokken gemeenten.
2. Regiohubs (laten) bekostigen en organiseren door het verbinden van belangen van verschillende stakeholders.
3. Ondersteunen bij de ontwikkeling en exploitatie van lokale hubs.
4. De beschikbaarheid en digitale toegankelijkheid van deelmobiliteit op hubs organiseren.
5. Bij gebiedsontwikkeling stimuleren van de ontwikkeling van hubs.

Voor elke subcategorie worden de passende maatregelen beschreven. Binnen een integrale mobiliteitsstrategie kan de provincie dan de kosten en baten van deze interventies afwegen.

## 3.1. Streekhubs co-financieren, organiseren en hier regie op voeren

Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit[2] blijkt dat de meeste mobiliteitshubs, zeker de streekhubs, een onrendabele top hebben in zowel de ontwikkelingsfase als de exploitatiefase. Daarom is het onwaarschijnlijk dat marktpartijen de bekostiging en organisatie van streekhubs op zich nemen zonder overheidssteun. Ook van gemeenten kan niet verwacht worden dat zij de rol volledig op zich zullen nemen. In de praktijk komt het weinig voor dat het Rijk bijdraagt aan de bekostiging van streekhubs. In theorie is dit wel mogelijk als met de streekhub ook nationale belangen worden gediend, zoals het mogelijk maken van een versnelling van de woningbouwopgave. In de praktijk komt dit echter weinig voor omdat het huidige beleid (van het Rijk en de provincie Noord-Holland) er op gericht is om nieuwe woningen te ontwikkelen in stedelijk gebied en slechts heel beperkt in landelijk gebied. Alle grote gebiedsontwikkelingen in Noord-Holland vinden daarom ook plaats in stedelijk gebied.

Om deze reden zijn kansen om de bekostiging van streekhubs te integreren in gebiedsontwikkelingen en projectontwikkelaars en vastgoedeigenaren financieel bij te laten dragen beperkt. Het is daarom raadzaam dat de provincie, samen met de gemeente, een aanjagende rol pakt met betrekking tot de bekostiging, organisatie en regievoering van de streekhubs.

Voor een aantal hubvoorzieningen geldt dat zowel de bekostiging, realisatie als exploitatie kan worden overgelaten aan de markt. Dit geldt bijvoorbeeld voor laadinfrastructuur en post- en pakketkluizen. De provincie kan, in samenwerking met gemeenten wel randvoorwaarden stellen aan deze marktpartijen.
Dat geldt ook voor de ontwikkeling, bouw en exploitatie van de mobiliteitshubs. Die activiteiten kan de provincie, afhankelijk van de locatie, samen met de gemeente, in de markt zetten.

Als beheerder van de openbare ruimte is de gemeente meestal verantwoordelijk voor het beheer van het openbaar gebied van de mobiliteitshub. Indien het grondgebied in het bezit is van de provincie, het Rijk of een derde partij zoals ProRail of NS, ligt deze rol bij deze partijen.

De grondeigenaar kan het beheer uitbesteden aan een derde partij. Zo wordt het beheer van de mobiliteitshubs van Mobipunten B.V. uitbesteed aan een sociale werkplaats.

2 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Verkenning van het concept mobiliteitshub (2021)

De provincie heeft een aantal opties om streekhubs te laten bekostigen, organiseren en hier regie op voeren, namelijk:

| | |
|---|---|
| **Subsidieverlening**  | Door een subsidiekader met randvoorwaarden voor subsidie op te stellen, kan de provincie sturen op de ontwikkeling en exploitatie van de hub. Zo kan de provincie als randvoorwaarde stellen dat de hub ontwikkeld wordt volgens een uniform beeldmerk dat in de hele provincie wordt gebruikt. Ook kan de provincie randvoorwaarden stellen aan het kwaliteitsniveau van de (deelmobiliteits)hubdienst in ruil voor exploitatiesubsidie. Hiermee creëert de provincie duidelijkheid voor externen over de randvoorwaarden waar hubinitiatieven aan moeten voldoen om in aanmerking te komen voor subsidie en kan de provincie de subsidieverlening ten behoeve van mobiliteitshubs ook beter verantwoorden. |
| **Beheer en/or uitvoeringsorganisatie**  | De provincie kan een beheer- en/of uitvoeringsorganisatie oprichten of hier (mede)aandeelhouder van worden. De beheer- en/of uitvoeringsorganisatie kan de rol opnemen van mobiliteitsregisseur die verantwoordelijk is voor de bekostiging, ontwikkeling en exploitatie van hubs, inclusief de voorbereiding en inkoop en het contractmanagement van de verschillende mobiliteitsdiensten die op de mobiliteitshubs aangeboden worden. Een voorbeeld van deze constructie is Mobipunten B.V. Mobipunten B.V. heeft als doel de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Noordkop-gemeenten op niveau te houden door een netwerk van hubs (genaamd Mobipunten) te ontwikkelen en te exploiteren. Momenteel heeft het drie gemeenten als aandeelhouder, maar om opschaling van het netwerk mogelijk te maken zouden meerdere gemeenten en ook de provincie Noord-Holland als aandeelhouder kunnen toetreden. Dat geeft de provincie meer mogelijkheden om te sturen op de ontwikkeling en exploitatie van deze hubs |
| **Optreden als (launching) customer**  | Vanuit haar coördinerende rol kan de provincie het afzetrisico voor de (deelmobiliteits)hubexploitant verlagen door de vraag naar mobiliteitsdiensten te bundelen om een gecoördineerde, gezamenlijke afname te realiseren. Door overheden te laten fungeren als afnemers van deelmobiliteitsdiensten, kan een deel van de kosten voor de exploitant worden afgedekt, wat het exploitatierisico voor de exploitant verlaagt. De provincie kan dit doen vanuit haar coördinerende rol door gemeenten binnen de provincie samen te brengen met als doel een gezamenlijk inkooptraject voor deelmobiliteitsdiensten te bewerkstelligen. In meer landelijke gebieden is er vaak onvoldoende vraag naar deelmobiliteitsdiensten voor een rendabele exploitatie. Middels een gezamenlijk inkooptraject vanuit meerdere gemeenten en de provincie kan de vraag (de kritische massa) die een deelmobiliteitsexploitant nodig heeft voor een rendabele exploitatie eerder bereikt worden doordat de vraag gebundeld wordt. Een voorbeeld hiervan is de wijze waarop acht kleine tot middelgrote gemeenten in Noord-Limburg (verenigd in Trendsportal) middels een gecoördineerd inkooptraject gezamenlijk mobiliteitsdiensten (deelauto's, deelfietsen, laadpunten en een MaaS-app) via een Europese aanbesteding in de markt gezet en inkocht. Het doel hiervan was tweeledig: enerzijds het verduurzamen van de dienstreizen van (een deel van) de ambtenaren van deze gemeenten. Anderzijds was het doel om met de gezamenlijk inkoop voldoende volume te creëren voor een consortium van marktpartijen om deelmobiliteit aan te bieden. De gemeenten hebben daarnaast met het consortium afgesproken dat zodra de inzet van deelmobiliteit voor alle medewerkers van de gemeenten beschikbaar is, het consortium het duurzaam deelvervoer ook open stelt voor inwoners van Noord-Limburg. Daarmee willen ze niet alleen het goede voorbeeld geven, maar ook optreden als "launching customers" om deelmobiliteit meer toegankelijk te maken voor inwoners en ondernemers in de regio. |
| **Werkgeversaanpak**  | Vanuit haar coördinerende rol kan de provincie naast overheden ook werkgevers binnen de provincie stimuleren om deelmobiliteitsdiensten op hubs af te nemen vanuit de werkgeversaanpak. Hierbij kan de provincie samenwerken met partijen zoals de Green Business Club.<br>Uniek aan Noord-Holland is dat het werkgevers gratis ondersteuning biedt bij het verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid via de organisatie Breikers, die deel uitmaakt van het overheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid. Breikers krijgt subsidie van de provincie Noord-Holland om werkgevers kosteloos te adviseren en ondersteunen in het traject naar de inkoop van deelmobiliteitsdiensten. Het doel hiervan is om de drempel voor werkgevers om actief deelmobiliteit te promoten onder hun werknemers te verlagen. |

## 3.2. Regiohubs (laten) bekostigen en organiseren door het verbinden van belangen van verschillende stakeholders

Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit[3] blijkt dat de meerderheid van de Nederlandse mobiliteitshubs een onrendabele top hebben in zowel de ontwikkelingsfase als de exploitatiefase. Dit geldt ook voor de meerderheid van de regiohubs (corridorhubs- en stadsrandhubs). Uitzonderingen zijn onder andere de P&R-stadsrandhubs rondom de gemeente Amsterdam, die wel kostendekkend worden geëxploiteerd.
Regiohubs kunnen zowel publiek als privaat gefinancierd worden of via publiek-private partnerschapsconstructies. Over het algemeen zien private partijen landelijke mobiliteitshubs nog als relatief onbeproefd en riskant, wat de kansen voor private bekostiging van deze hubs beperkt. Ook hanteren private partijen over het algemeen hogere rendementseisen dan publieke partijen wat het lastiger maakt om tot een sluitende business case te komen dan wanneer publieke partijen de ontwikkeling en exploitatie voor hun rekening nemen.

Een oplossing is daarom dat publieke partijen de rol van de bekostiger van de regiohubs op zich nemen. Bij stadsrandhubs en corridorhubs kunnen gemeenten en provincie deze rol gezamenlijk oppakken, gezien ze beiden belang hebben bij de ontwikkeling en exploitatie van deze hubs. Indien de hubs worden ingezet als onderdeel van een breder pakket van investeringen en maatregelen binnen een strategie om het mobiliteitssyteem te verduurzamen, kunnen ze ook investeringen in andere projecten onnodig maken. Dit zijn bijvoorbeeld investeringen, wegcapaciteitsuitbreidingen, ov of parkeerruimte. Middels een regionaal vereveningsfonds zouden vermeden investeringen kunnen worden 'ingezet' om mobiliteitshubs mee te bekostigen. Momenteel bestaat er binnen de provincie Noord-Holland nog geen regionaal vereveningsfonds dat hiervoor gebruikt kan worden.

De Rijksoverheid kan de provincie ondersteunen bij de ontwikkeling en exploitatie van regiohubs. Dit geldt zeker voor hubs die gelegen zijn aan het hoofdwegen- en spoornet omdat de Rijksoverheid hier een directe belanghebbende is. Het Rijk kan ook bijdragen aan de bekostiging van mobiliteitshubs wanneer daar landelijke belangen mee zijn gediend. Dit is bijvoorbeeld het geval als door mobiliteitshubs een versnelling van de woningbouwopgave mogelijk wordt gemaakt.

Een manier om de investeringskosten van regiohubs te beperken, is door deze te realiseren op plekken waar reeds hubinfrastructuur is gerealiseerd, zoals bij bestaande treinstations, ov-knooppunten en parkeerplaatsen. De provincie kan zich daarom eerst richten op het voortbouwen op de huidige corridorstrategie en de knooppunten hierbinnen op te waarderen naar mobiliteitshubs. Dit kan het doen in samenwerking met de NS en de overige exploitanten van het ov.

3 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM), Verkenning van het concept mobiliteitshub (2021)

De provincie heeft een aantal opties om regiohubs te laten bekostigen, organiseren en hier regie op voeren, namelijk:

| | |
|---|---|
| **Samenwerkingsmogelijkheden rondom NS-stations**  | De provincie kan in samenwerking met NS werken aan het beter integreren van de ov-fietsen in het bredere mobiliteitshubnetwerk.<br>Er lopen reeds verschillende pilots waarop de provincie kan voortbouwen. Zo investeert de NS momenteel samen met de provincie Noord-Holland in een aantal projecten met als doel het deur-tot-deur vervoer te verbeteren. Ook wordt het aantal locaties waarop de ov fiets wordt aangeboden vergroot en wordt het aantal ov-fietsen op bestaande locaties vergroot. In de toekomst liggen er ook kansen om de elektrische ov-fiets in te zetten op hubs in Noord-Holland. Momenteel betalen gebruikers van ov-fietsen een toeslag wanneer zij de ov-fiets op een andere locatie willen inleveren dan ze deze hebben opgehaald. Daardoor biedt het ov-fietssysteem de eindgebruikers niet dezelfde flexibiliteit als andere back-to-many deelfietssystemen waar deze toeslag niet geldt. De provincie zou in samenwerking met de NS kunnen verkennen of deze toeslag verminderd of afgeschaft kan worden. Daarnaast kan worden verkend in hoeverre back-to-many deelfietssystemen van andere marktpartijen kunnen worden opgeschaald, zowel bij NS-stations als daarbuiten. Voorbeelden van dit soort marktpartijen in Noord-Holland zijn onder andere Donkey Republic, Uw Deelfiets en Hello-Bike.<br>Daarnaast wordt samen met de NS en ProRail een manifest geschreven om deelfietsen van andere aanbieders te faciliteren bij NS-stations op basis van opgedane ervaringen met pilots in 2021-2022. Hierop kan de provincie voortbouwen bij het verkennen van de verschillende mogelijkheden om het deelmobiliteitsaanbod rondom de NS-stations te vergroten en deze stations daarmee meer op te waarderen tot mobiliteitshubs. |
| **Samenwerkingsmogelijkheden met overige OV-exploitanten**  | De provincie kan vanuit een coördinerende rol via ov-concessies sturen op de dienstverlening van de ov-concessienemers.<br>Een voorbeeld waar dit al is gebeurd, is bij de concessieverlening door Vervoerregio Amsterdam aan Egged Bus Systems (EBS) voor Zaanstreek-Waterland. Bij de aanbesteding van deze concessie heeft de provincie de potentiële concessienemers gevraagd om de dienstverlening wat te verbreden van aanbieder van ov-diensten naar de rol 'mobiliteitsmakelaarsrol'. Binnen deze rol draait het niet puur om het aanbieden van ov-diensten, maar ook om het faciliteren van overstappen van ov op deelmobiliteit, bijvoorbeeld door de inzet van Mobility-as-a-Service en mobiliteitshubs. Een andere mogelijkheid voor de provincie is het aanbesteden van een deelmobiliteitsdienst in samenwerking met gemeenten en de ov-concessiehouder. Dit is de provincie Noord-Holland momenteel aan het voorbereiden in de Gooi en Vechtstreek. De insteek is hier om een deelfietsexploitant te selecteren die niet is gekoppeld aan de ov-vervoerder, maar wel geïntegreerd wordt in MaaS-apps. Ook wordt er in de uitvraag flexibiliteit ingebouwd ten aanzien van de hublocaties. Concreet betekent dit dat de deelfietsen in de zomer op andere hubs kunnen worden geplaatst dan in de winter omdat de verwachting is dat ze in de zomer voor andere typen trips gebruikt worden. Dit project wordt bekostigd vanuit zowel de provincie, de gemeente en de ov-exploitant. De provincie gaat de resultaten van dit project monitoren zodat het geleerde lessen ook kan toepassen in andere ov-concessies. |

Op korte termijn zijn de mogelijkheden van de provincie om via ov-concessies te sturen op mobiliteitshubs beperkt. Want zoals te zien is in het overzicht op de volgende pagina, lopen de meeste concessies pas over meer dan vijf jaar af. Een ander aandachtspunt is dat ov-concessies in de basis gekaderde raamwerken zijn die weinig flexibiliteit bieden om te experimenteren. Tot slot is nog een aandachtspunt dat ov-partijen beperkt capaciteit, budget en expertise hebben om invulling te kunnen geven aan een vergaande 'mobiliteitsmakelaarsrol'.
Deze rol vraagt namelijk kennis en ervaring op meerdere gebieden, waaronder deelmobiliteit, Mobility-as-a-Service en marketing en communicatie.

**Overzicht van OV-concessies binnen de provincie Noord-Holland**

| Concessie | Concessieverlener | Loopt af in: |
|---|---|---|
| Amsterdam | Vervoerregio Amsterdam | 2024 |
| Haarlem-IJmond | provincie Noord-Holland | 2027 |
| Noord-Holland Noord | provincie Noord-Holland | 2028 |
| Gooi en Vecht | provincie Noord-Holland | 2030 |
| Amstelland-Meerlanden | Vervoerregio Amsterdam | 2032 |
| Concessie Waterland-Zaanstreek | Vervoerregio Amsterdam | 2033 |

Net als bij streekhubs, kan de provincie ook bij regiohubs de bekostiging, realisatie en exploitatie van een aantal mobiliteitshubfuncties (deels) overlaten en of overdragen aan de markt. Dit geldt bijvoorbeeld voor laadinfrastructuur en post- en pakketkluizen. De provincie kan in samenwerking met gemeenten en ov-exploitanten zoals de NS wel randvoorwaarden stellen aan deze marktpartijen. Dat geldt ook voor de ontwikkeling, bouw en exploitatie van de mobiliteitshubs. Die activiteiten kan de provincie, afhankelijk van de locatie, samen met de gemeente, in de markt zetten.

## 3.3. Ondersteunen bij ontwikkeling en exploitatie van lokale hubs

Het primaire belang van lokale hubs ligt bij gemeenten, evenals de kennis die noodzakelijk is om regie te kunnen voeren op dit type hubs. De provincie kan vanuit een expertrol ondersteunen bij de ontwikkeling en exploitatie van lokale hubs.

### Informatie/Kennis

Zo kan de provincie gemeenten voorzien van concrete factsheets en handvatten om de ontwikkeling van hubs te versnellen. Voorbeelden hiervan zijn standaardovereenkomsten voor samenwerkingsafspraken met deelauto exploitanten en voorbeeldteksten voor het opnemen van afspraken deelmobiliteitsaanbieders in de Algemene Plaatselijke Verordening. De provincie kan hier voortbouwen op initiatieven door andere partijen zoals:

- Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040. Dit biedt inzichten in de stand van zaken en doelen van de MRA.
- MRA werkplaats deelmobiliteit en projecten uit Multimodaal toekomstbeeld MRA. Dit biedt inzichten in beleidsmogelijkheden voor deelmobiliteit en mobiliteitshubs.
- CROW Mobiliteitshubs Landelijk Gebied. Dit biedt inzicht in ervaringen uit Mobipunten.
- Krachtenbundeling Smart Mobility. Dit betreft een landelijk initiatief met deelname van meerdere grote steden.
- Wegwijzer Hubs – MRA-platform Smart Mobility. Dit biedt inzicht in het proces van mobiliteitshubontwikkeling.

Een uitgebreider overzicht van initiatieven waarop de provincie kan voortbouwen, staat in de Bijlage D.

### Herkenbaarheid

De provincie kan daarnaast vanuit haar coördinerende rol bijdragen aan het borgen van de herkenbaarheid van het mobiliteitshubnetwerk. Voor de gebruikerservaring van de eindgebruiker is het belangrijk dat mobiliteitshubs qua look en feel een uniforme uitstraling hebben. Dit draagt bij aan de herkenbaarheid van hubs. Wanneer iedere gemeente haar eigen beeldmerk voor een hub voert, verhoogt dat de complexiteit voor de gebruiker en daarmee ook de drempel voor gebruik. De provincie kan een consistente merkvoering bij nieuwe mobiliteitshubinitiatieven stimuleren of afdwingen door voorwaarden te stellen aan haar ondersteuning, in de vorm van bijvoorbeeld subsidie of inzet van medewerkers van de provincie. Hierbij ligt het voor de hand dat de provincie de landelijke identiteit voor hubs hanteert, zoals opgenomen in het handboek 'De identiteit voor hubs'.

### Bekendheid

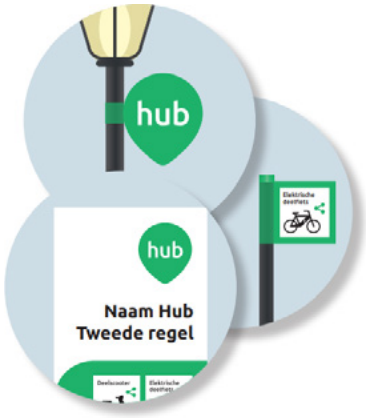
In samenwerking met de Vervoerregio, de MRA en gemeenten kan de provincie tot slot marketing- en communicatiecampagnes inzetten om de bekendheid van (de baten van) mobiliteitshubs en deelmobiliteit te vergroten. Momenteel is een beperkt deel van de bevolking van Nederland bekend met mobiliteitshubs en deelmobiliteit en nog een beperkter deel heeft er wel eens gebruik van gemaakt. Middels gerichte communicatie- en marketingcampagnes kan het bewustzijn rondom deelmobiliteit vergroot worden, wat kan resulteren in een gedragsverandering en (indirect) in een verbetering van de deelmobiliteitsexploitatie. De provincie kan bijdragen aan dit soort campagnes vanuit haar coördinerende rol door lopende initiatieven breder uit te rollen. Zo kan de provincie voortbouwen op de deelmobiliteitscampagne ("Blij dat ik deel") van de gemeente Amsterdam.

Daarnaast kan de provincie vanuit haar aanjagende en sturende rol voor specifieke doelgroepen van regiohubs en streekhubs ook eigen campagnes initiëren. Probeeracties kunnen binnen deze campagnes een goed middel zijn om bepaalde doelgroepen ertoe te zetten om zelf de voordelen van deelmobiliteit een keer te laten ervaren en daarmee over de drempel tot het eerste gebruik te maken. Dit geldt ook voor werkgevers die hun mobiliteitsbeleid wensen te verduurzamen, maar worstelen met de vraag op welke wijze ze dit het beste kunnen doen. Zoals eerder genoemd kan Breikers bijdragen aan het verduurzamen van het mobiliteitsbeleid van werkgevers in de provincie Noord-Holland.

**Handboek identiteit hubs**

Het is belangrijk dat mobiliteitshubs herkenbaar, zichtbaar en idealiter ook uniform vormgegeven zijn, ongeacht wie de ontwikkelaar of exploitant is. Daarom is in opdracht van meerdere gemeentes en provincies het handboek identiteit hubs ontwikkeld. Dit handboek bevat logo's, pictogrammen en instructies om te gebruiken voor de inrichting en wayfinding van hubs.

Momenteel zijn er in het land meerdere hubs waar deze identiteit als pilot is toegepast, waaronder een hub in Amsterdam-Zuid. De provincie Noord-Holland stuurt op het gebruik van deze identiteit.



## 3.4. De beschikbaarheid en digitale toegankelijkheid van deelmobiliteit op hubs organiseren

Momenteel zijn er verschillende private partijen die op eigen initiatief en risico deelmobiliteits- en mobiliteitshubinitiatieven uitbaten in de provincie Noord-Holland. De grote meerderheid van de partijen is actief in de stedelijke gebieden van Noord-Holland. Dit komt doordat voor een rendabele exploitatie van deelmobiliteit en mobiliteitshubs een minimale marktvraag nodig is die in de landelijke gebieden moeilijk gerealiseerd kan worden. Zelfs in meer stedelijke gebieden is de winstgevendheid van deze vorm van deelmobiliteit over het algemeen laag. Als gevolg hiervan is de continuïteit van dit soort diensten ook geen vanzelfsprekendheid. Momenteel geldt over het algemeen dat private deelmobiliteitsaanbieders op basis van het gemeentelijke vergunningskader geen leveringsplicht hebben. Dit betekent dat in de praktijk deelmobiliteitsaanbieders gedurende de looptijd van de vergunning op elk moment kunnen besluiten om hun dienst op te heffen. Wanneer overheden veel randvoorwaarden stellen aan de exploitatie door deze aanbieders bestaat het risico dat de winstgevendheid van de exploitatie verder onder druk komt te staan.

Andersom kunnen overheden de exploitatie ook aantrekkelijker maken door bijvoorbeeld te sturen op een langere exploitatielooptijd en door het geven van vergunningen aan maximaal twee tot drie deelmobiliteitsaanbieders. De provincie kan, in samenwerking met de MRA, Vervoerregio en gemeenten, via een aantal manieren op sturen op deelmobiliteitsaanbieders voor de ontwikkeling en exploitatie van een provinciaal mobiliteitshubnetwerk, namelijk:

| | |
|---|---|
| **Sturen op deelmobiliteitsaanbod op hubs**  | In de huidige situatie maken gemeenten direct afspraken met deelmobiliteitsaanbieders. Gemeenten kunnen hierbij voorwaarden stellen aan de exploitatie van aanbieders in de openbare ruimte, zoals via een vergunningskader. De grotere gemeenten in Noord-Holland hebben dit al gedaan of zijn dit aan het voorbereiden. In deze gemeenten hanteren de mobiliteitsaanbieders momenteel deels een freefloating-model waarmee gebruikers de deelvoertuigen overal in het exploitatiegebied mogen achterlaten. In het vergunningskader kunnen gemeenten als voorwaarden opnemen dat deelmobiliteitsaanbieders voor deelmobiliteitsaanbod zorgen op mobiliteitshubs zoals hier wordt regiohubs genoemd. |
| **Afstemming bij aanbiedersselectie**  | In de huidige situatie selecteren gemeenten onafhankelijk van elkaar deelmobiliteitsaanbieders. Hierdoor kan het voorkomen dat een eindgebruiker die in gemeente A een rit met een deelscooter start deze niet in gemeente B mag beëindigen omdat gemeente B geen vergunning heeft verleend aan de deelmobiliteits-aanbieder die actief is in gemeente A. Dit beperkt de reismogelijkheden voor de eindgebruiker. En daarnaast staat het ook haaks op de wens van gemeenten om deelscooters en (elektrische) deel(bak)fietsen juist te promoten als alternatief voor de auto, aangezien juist de langere ritten vaak ritten tussen verschillende gemeenten zijn. Vanuit haar coördinerende rol kan de provincie samen met gemeenten, de Vervoerregio en de MRA sturen op nauwere afstemming tussen gemeenten (waartussen veel reisbewegingen zijn) bij het selecteren van aanbieders. |
| **Spreiding van deelvoertuigen**  | In de huidige situatie staat een relatief groot deel van de deelmobiliteitsvoertuigen in wijken in stadscentra met veel hoge inkomens, terwijl deelmobiliteit juist in meer afgelegen wijken of dorpen een grote bijdrage kan leveren aan vervoersarmoede. De provincie kan in samenwerking met gemeenten proberen te sturen op spreiding van de deelvoertuigen over meerdere gemeenten. Zo wordt bereikt dat een aanbieder niet alleen in de grote gemeenten deelvoertuigen neerzet, maar ook in de kleinere gemeenten daaromheen. Op deze wijze kan het exploitatiegebied met hubs als een olievlek worden uitgebreid. Hoewel in de kleinere gemeenten deelvoertuigen vaak minder gebruikt worden dan in de grote stedelijke gebieden, laten (internationale [4]) voorbeelden zien dat het mogelijk is om op deze wijze het exploitatiegebied te vergroten. Zeker wanneer maximaal twee tot drie aanbieders worden geselecteerd zodat de concurrentie enigszins beperkt is en de aanbieders mogelijkheden hebben om te profiteren van schaalvoordelen. |
| **Regionaal vergunningskader**  | In de huidige situatie worden vergunningen voor deelmobiliteit op gemeenteniveau verleend. Maar om beter te sturen op het borgen van het regionale belang van deelmobiliteit kan de provincie ook het initiatief nemen om regionale vergunningskaders op te stellen. Waarbij provincie en gemeenten gezamenlijk voorwaarden opstellen op basis waarvan ze deelmobiliteitsaanbieders selecteren voor een exploitatiegebied dat meerdere gemeenten bestrijkt. Dit is pas een optie als de vergunningen die al door de individuele gemeenten verleend zijn. Het verkennen van de mogelijkheid van een regionaal vergunningskader kan al wel op korte termijn in gang worden gezet. In deze verkenning kan worden onderzocht voor welke regio of regio's een regionaal kader kan werken. Ook kunnen gezamenlijke voorwaarden worden opgesteld die het belang van zowel de individuele gemeenten als de provincie zouden dienen en ook werkbaar zijn voor de mobiliteitsaanbieders. |

4 Steden als Gent, Düsseldorf, Keulen en Rome sturen bijvoorbeeld actief op het spreiden van deelvoertuigen over verschillende zones in de stad, waardoor deze zowel in het centrum staan (waar de exploitatie relatief winstgevend is) als buiten het centrum (waar de exploitatie relatief minder winstgevend is).

## 3.5. Stimuleren ontwikkeling hubs in gebiedsontwikkelingen

In de provincie Noord-Holland vindt een forse verstedelijking plaats, met name binnen het gebied dat ook onderdeel is van de MRA. De verwachting, zoals geschetst in het Multimodaal Toekomstbeeld, is dat er in de MRA in 2030 al 250.000 woningen bijkomen en de werkgelegenheid met 230.000 arbeidsplaatsen groeit. Deze ontwikkeling zet druk op ons mobiliteitssysteem en daarmee druk op het prettig bewegen in onze steden, dorpen en daar buiten. In het Multimodaal Toekomstbeeld wordt dan ook geconcludeerd dat bij verdere verstedelijking de brede welvaart in de regio achteruit gaat, tenzij er aanvullend beleid komt. Mobiliteitshubs zijn één van de beleidsoplossingen die kunnen bijdragen aan de brede welvaart, zoals eerder in dit rapport is toegelicht.

Daarnaast kunnen mobiliteitshubs ook bijdragen aan de woningbouw- en verstedelijkingsopgave omdat door de inzet van hubs de gemeentelijke parkeernorm vaak verlaagd kan worden. Door de bespaarde parkeerplaatsen kunnen er meer woningen gerealiseerd worden dan zonder mobiliteitshubs het geval geweest zou zijn. Zo laat onderzoek in opdracht van provincie Zuid-Holland zien dat door het verlagen van de parkeernorm 30.000 woningen extra gebouwd kunnen worden. Zowel de provincie als het Rijk hebben daarom belang bij het aanjagen van mobiliteitsoplossingen zoals mobiliteitshubs met als doel om verlaging van de parkeernorm mogelijk te maken en daarmee een drempel weg te nemen voor het realiseren van de woningbouwopgave. De provincie Noord-Holland heeft mede om deze redenen subsidiegelden uit het ov fonds gereserveerd voor verschillende mobiliteitshubontwikkelingen binnen gebiedsontwikkelingen, zoals Haarlem Nieuw-Zuid.

**Haarlem Nieuw-Zuid** betreft een regionale mobiliteitshub. Deze hub vormt een belangrijke voorwaarde voor het realiseren van een gebiedsontwikkeling met een hoogstedelijke leefomgeving met ongeveer 2.000 woningen en aanvullende voorzieningen zoals winkels. De provincie heeft momenteel acht miljoen gereserveerd om bij te dragen aan deze hubontwikkeling. Vanuit het Rijk is voor dit knooppunt in het BO-leefomgeving ook 34 miljoen euro subsidie toegezegd.

Aan deze subsidieverlening kan de provincie voorwaarden stellen en daarmee sturen op bijvoorbeeld het beeldmerk van mobiliteitshubs met als doel het realiseren van unifome en herkenbare hubs binnen de hele provincie. Buiten het stellen van voorwaarden aan subsidies, heeft de provincie Noord-Holland beperkt instrumenten om direct te sturen op de realisatie van mobiliteitshubs in gebiedsontwikkelingen. De provincie kan hiervoor wel aanvullende mogelijkheden verkennen om te sturen op mobiliteitshubs in nieuwe gebiedsontwikkelingen. Een voorbeeld hiervan is de wijze waarop de provincie Zuid-Holland stuurt op parkeren in gebiedsontwikkelingen. De provincie Zuid-Holland heeft namelijk in haar omgevingsverordening richtlijnen opgenomen ten aanzien van maximumparkeernormen. Dit geeft de provincie Zuid-Holland een juridische basis om te sturen op maximumparkeernormen bij gebiedsontwikkelingen.

**Met Bereikbare Steden** wordt per gebied een aanpak uitgewerkt, waarin wonen, werken, openbare ruimte en bereikbaarheid samenkomen. De negen gemeenten in het programma zijn Alkmaar, Almere, Haarlem, Hilversum, Hoofddorp, Hoorn, Lelystad, Purmerend en Zaanstad. Zij hebben in deze gebiedsplannen investeringen in beeld gebracht die nodig zijn om te zorgen voor een evenwichtige ontwikkeling van de stadsharten in de periode tot 2023. Daarnaast bevat elk gebiedsplan een lijst met projecten en maatregelen die nodig zijn om het gebied te kunnen ontwikkelen. Mobiliteitshubs kunnen hier nadrukkelijk worden opgenomen in samenhang met andere projecten zoals de aanleg van een nieuwe busbaan, fietsparkeerplekken of het autovrij maken van een weg.

Op het vlak van bekostiging liggen er bij de ontwikkeling van mobiliteitshubs binnen nieuwe gebiedsontwikkeling ook kansen. Zo kunnen er afspraken worden gemaakt met de vastgoedontwikkelaar en -eigenaar over de bekostiging van mobiliteitshubs. Projectontwikkelaars en vastgoedeigenaren kunnen financieel bijdragen aan de bekostiging wanneer hun doelgroepen van de hubs gebruik maken en/of er door de hubs ook kosten kunnen worden vermeden, bijvoorbeeld voor de realisatie van parkeerplaatsen.Het Rijk kan ook bijdragen aan de bekostiging van mobiliteitshubs wanneer dat een versnelling van de woningbouwopgave mogelijk maakt.

Dit gebeurt al vanuit de versnellingsafspraken de 'BO Leefomgeving' en de recente toezeggingen van het 'BO MIRT'. Het Rijk heeft in totaal veertien gebieden aangewezen als grootschalige woningbouwgebieden, waarvan twee binnen de provincie Noord-Holland: 'regio Amsterdam' en 'MRA West'. Daarnaast kan de rol van mobiliteitshubs ook nadrukkelijk worden opgenomen in Bereikbare Steden, een gezamenlijke aanpak van de MRA en de Rijksoverheid.

Het inrichten van mobiliteitshubs bij nieuwe woningbouwlocaties is extra relevant omdat mobiliteitskeuzes grotendeels een gevolg zijn gewoontegedrag. Dit betekent dat wanneer een mobiliteitshub in een bestaande omgeving wordt ingepast dit gewoontegedrag eerst doorbroken moet worden. Een verhuizing vormt een natuurlijk moment om het mobiliteitsgedrag te heroverwegen. Daarom is het voor nieuwe bewoners makkelijker om het gebruik van mobiliteitshubs onderdeel te laten worden van hun mobiliteitsgedrag. De provincie kan gemeenten vanuit een expertrol ondersteunen bij het integreren van mobiliteitshub in nieuwe gebiedsontwikkelingen en het zorgen dat de hubs aansluiten bij de juiste doelgroepen. Hierbij kan het voortbouwen op lopende initiatieven van andere partijen zoals de Leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility van de MRA.

## 3.6. Hoe kunnen we onze koers globaal in de tijd plotten?

| | Strategievorming &-deling (2023-2024) | Realisatie (2024-2026) | Opschaling (2025-2030) |
|---|---|---|---|
| **Doel** | Ontwikkelen van een strategie voor mobiliteitshubs waarin de provincie haar rol bij de ontwikkeling en exploitatie van hubs uitwerkt en het delen van deze strategie met belanghebbenden zoals gemeenten om draagvlak te creëren en koudwatervrees voor de ontwikkeling van mobiliteitshubs weg te nemen. | Doorontwikkelen van regiohubs in samenwerking met NS, ov- exploitanten en deelmobiliteitsaanbieders, opschalen van streekhubs vanuit een aanjagende rol, voortbouwend op bestaande initiatieven, en tot slot: sturing op lokale hubs en hubs in nieuwe gebiedsontwikkelingen en eenduidige deelmobiliteit. | Verder opschalen van het netwerk van mobiliteitshubs aan de hand van de monitoring van de ontwikkelde hubinitiatieven. |
| **Initiatieven** | √ Ontwikkeling van mobiliteitshubsstrategie<br>√ Presenteren van hubsstrategie aan belanghebbenden (onder andere gemeenten in de provincie, de Vervoerregio en de MRA).<br>• Het integreren van de hubstrategie in de bestaande governance van RMP en MRA en opnemen van mobiliteitshubs in het OV-Fonds 2.0.<br>• Ontwikkelen van monitoringsindicatoren (KPI's) aan de hand waarvan het succes van mobiliteitshubs gemeten kan worden en kan worden bijgestuurd.<br>• Identificeren van 'laaghangend fruit' kansen om op korte termijn nieuwe mobiliteitshubs te ontwikkelen<br>◦ door voort te bouwen op bestaande initiatieven (zoals Mobipunten B.V. en het deelfietsaanbod in de Gooi en Vechtstreek).<br>◦ door knooppunten op te waarderen tot hubs. Onder andere door het deelmobiliteitsaanbod te organiseren op NS-stations en HOV-knooppunten in samenwerking met NS en OV-exploitanten en deelmobiliteitsaanbieders. | Mogelijke oplossingsrichtingen zijn:<br>• Experimenteren met de ontwikkeling en exploitatie van nieuwe hubs met verschillende overheidspartijen en andere relevante partijen. Bijvoorbeeld door voort te bouwen op initiatieven als Mobipunten B.V. of het experiment bij P+R Muiden om forensen op de A1 te verleiden hun reis via OV te vervolgend.<br>• Monitoren van de hubontwikkeling en bijsturen.<br>• Verkennen en opzetten van een beheerorganisatie voor de ontwikkeling en exploitatie van (landelijke) hubs.<br>• Verkennen en uitvoeren van mogelijkheden voor het stimuleren van hubontwikkeling in (her) ontwikkelinglocaties voor woningbouw).<br>• Verkennen en mogelijk ontwikkelen van regionale vergunningskaders voor deelmobiliteit en hubs.<br>• Verkennen en mogelijk ontwikkelen van subsidie-instrumenten en een provinciaal (verevenings)fonds.<br>• Verkennen hoe via nieuwe OV-concessie kan worden gestuurd op de doorontwikkeling van OV-aanbieders naar die van 'mobiliteitsmakelaarsrol', zoals voor Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond.<br>• Nieuwe samenwerkingsstructuur met MRA, Vervoerregio en het Rijk opstellen voor effectievere samenwerking rondom mobiliteitshubs en nauwere afstemming tussen lopende initiatieven.<br>• Gemeenten voorzien van kennis en handvatten om hubontwikkeling te versnellen zoals:<br>◦ Handreiking integratie smart hubs<br>◦ Gespreksinstrument VerduurSamen<br>◦ Mobiliteitsprogramma van Eisen<br>◦ Sturen op een eenduidig beeldmerk van hubs. | • Monitoren van de hubontwikkeling, identificeren van witte vlekken waar nieuwe hubs noodzakelijk zijn en het ontwikkelen van hubs op die plekken.<br>• Opschalen van regionale vergunningskader voor deelmobiliteit. |

# 4 Monitoring, meten van succes en prioriteiten

## 4.1. Hoe meten we succes?

Hubs zijn niet los te zien van het grotere mobiliteitssysteem waar zij onderdeel van uitmaken. Het direct meetbaar maken van de effecten van de mobiliteitshubs en hoe deze bijdragen aan de eerder gestelde doelen is daarom ingewikkeld. Toch is het voor de provincie Noord-Holland van belang om te monitoren of de hubs bijdragen aan de gestelde doelen van deze hubstrategie.

De doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en duurzaamheid, zoals uiteengezet in hoofdstuk 1, kunnen worden afgezet tegen de vier dimensies van het brede welvaartsmodel voor mobiliteit. Aan deze doelstellingen kunnen in een volgend stadium beoogde effecten of zelfs KPI's worden gekoppeld en kan de provincie de beoogde effecten van hubs monitoren en vervolgens goed hierop sturen.

In bijlage C is een voorzet gemaakt waarin de gestelde doelstellingen verder zijn uitgewerkt. Het monitoren van al deze effecten of KPI's is echter omvangrijk. Omdat hubs vaak schakels zijn in het grotere mobiliteitssysteem is het ook niet altijd mogelijk om het directe effect van hubs op de brede welvaart aan te tonen. Het is voor de provincie van groot belang om middels een monitoringsstrategie keuzes te maken in wat en hoe er gemonitord gaat worden. Het is logisch om dit te koppelen aan de monitoringsmethodiek en datastromen vanuit de Monitor ov-knooppunten provincie Noord-Holland.

## 4.2. Hoe kunnen we (bij)sturen? – gebruik van hubs en locaties

Naast het meten van succes op de brede welvaartsdoelen op provinciaal niveau, is het van belang om het functioneren van het systeem en de individuele hubs te monitoren. Functioneren de hubs binnen het grotere netwerk zoals bedoeld? Is er voldoende aanbod? Voldoen hubs aan de gestelde kwaliteitseisen? Functioneert de digitale ontsluiting?

Data die op hubniveau een indicatie geven voor het functioneren van een hub in het grotere hubnetwerk zijn bijvoorbeeld:

- Reizigersstromen, uitgesplitst per doelgroep.
- Gebruik deelmobiliteit en ov op hubniveau.
- Laadcapaciteit op hubniveau/gebied (in geval van freefloating).
- Kwaliteitscriteria en ontwikkeling hubs (aan de hand van richtlijnen kwaliteitscriteria, opgenomen in bijlage B).
- Financiële stromen. Wie heeft welke investeringen gedaan voor het ontwikkelen en beheren van de hub?

Een voorwaarde om deze data ook binnen het grotere netwerk van hubs in te kunnen zetten, is dat voor de data vanuit de verschillende gemeenten, vervoerders en andere partijen dezelfde meeteenheden en criteria worden gebruikt. Zo wordt voorkomen dat data van verschillende hubs niet te vergelijken of te combineren is. Samenwerking en duidelijke afspraken aan de voorkant zijn hiervoor cruciaal. Het inzichtelijke maken van bovenstaande data is ook voor de gemeenten en andere partijen in de regio nuttig om geleerde lessen op te halen en te delen en waar mogelijk verdere samenwerkingen aan te gaan.

Deze kaders en afspraken, moeten samen met de verdere uitdieping van de overkoepelende doelen in een volgende fase worden uitgewerkt in duidelijke monitoringsafspraken en -instrumenten. Een vervolgstap die nodig is om te kunnen monitoren is het maken van afspraken over het delen van data die verzameld wordt door deelmobiliteits- en ov-partijen. De provincie kan hierbij voortbouwen op al bestaande initiatieven zoals het gebruik van standaard als de City Data Specificatie Mobiliteit (CDS-M) en het Dashboard Deelmobiliteit van de CROW.

# Bijlage A

## Benchmark N.B Deze bijlage is alleen digitaal (op een scherm) leesbaar.

| # | Naam hub | Provincie | Gemeente | Status | Voorzieningen | | | | | | Beleidsdoel | Gebruiksdoel | Doelgroepen | Governance & financiering | Succesfactoren / faalfactoren | Relevantie | Bron |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Hub categorie | Fiets | OV | Deelmobiliteit | Auto | Overig | | | | | | | |
| 1 | Buurthubs Amsterdam: hub op Marineterrein | Noord-Holland | Amsterdam | In voorbereiding | buurthub | parkeren | - | deelauto, elektrische deelfiets, elektrische deelbakfiets | - | - | 1. Verminderen autobezit en-gebruik in de buurt, waardoor meer ruimte ontstaat voor ander ruimtegebruik.<br>2. Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners | Alternatief bieden voor het eigen autobezit | Bewoners, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk), forenzen | onderdeel van Europese eHUBS project | | pilot voor buurthubs | https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/hubs/buurthub/#h04805c4e-e16a-4887-9485-448aa7b80d19 |
| 2 | E-lympic Stadionplein | Noord-Holland | Amsterdam | In voorbereiding | wijkhub | parkeren, laadfaciliteit | tram en bushalte op 100m afstand | deel(bak)fiets, deelscooter, deelauto's; laadfaciliteit | parkeren, laadfaciliteit | opwek en opslag energie | 1. Verminderen aantal benodigde parkeerplaatsen in de wijk, zowel op straat als inpandig.<br>2. Minder (bestel-)autoritten de wijk in. | Parkeren voor bewoners/bezoekers van de wijk.<br>Last mile wijk in.<br>Vervoer wijk en stad uit.<br>Alternatief bieden voor eigen autobezi | 1. Bewoners.<br>2. Bedrijven.<br>3. Bezoekers van bewoners en bedrijven.<br>4. Retail, pakketten en horeca. | Marktuitvraag geregisseerd vanuit de gemeente Amsterdam | | | https://www.amsterdam.nl/innovatie/mobiliteit/lympic-mobility-hub/ |
| 3 | Appeltjesmarkt / Europarking | Noord-Holland | Amsterdam | In voorbereiding | wijkhub | parkeren | tram en bushalte | deel(bak)fiets, deelscooter, deelauto's; laadfaciliteit | parkeren, laadfaciliteit | opwek van energie, logstieke functie, reisinformatie | 1. Verminderen autobezit en-gebruik in de buurt en binnenstad<br>Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners<br>3. Verbeteren luchtkwaliteit.<br>4. Verminderen van fietsparkeren op straat. | Parkeren voor bewoners en bezoekers voor de wijk / binnenstad<br>Vervoer de wijk en binnenstad uit<br>Alternatief bieden voor eigen autobezit | Bewoners, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk) | Regie ligt bij gemeente Amsterdam | | | Presentatie herontwikkeling Appeltjesmarkt |
| 4 | P+R Hoogkerk | Groningen | Groningen | actief | stadsrandhub | parkeren | buslijnen (lokaal en regionaal) | elektrische deelfietsen, hubtaxi | parkeren, laadfaciliteit | reisinformatie | Minder autoritten de stad in. | Overstap van auto naar HOV(bus) | Bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk), forenzen | Een samenhangend beleid op het gebied van openbaar vervoer en parkeren is noodzakelijk. Dit vergt samenwerking tussen de provincie als concessieverlener openbaar vervoer en de gemeente als wegbeheerder en verantwoordelijke voor het parkeerbeleid. | Randvoorwaarde: hoge frequentie van (H)OV tussen hub en stedelijke bestemmingen<br><br>Randvoorwaarde: Integraal parkeerbeleid (sturende tarieven en schaarse parkeervoorzieningen bij stedelijke bestemmingen) | voorbeeld van stadsrand hub buiten Noord-Holland | https://www.reisviahub.nl/hubs/hoogkerk-p-r/ |
| 5 | Bushalte De Punt | Groningen | De Punt | actief | streekhub | parkeren | bus (regionaal) | hubtaxi | - | reisinformatie | verzorgende functie voor de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen, openbaar vervoer; fungeert als poort naar bestemmingen in het nabij gelegen stedelijke gebied. | Overstap van fiets naar HOV(bus) | Bewoners, bezoekers (sociaal, zakelijk), forenzen | | | voorbeeld van streekhub buiten Noord-Holland | https://www.reisviahub.nl/hubs/de-punt-busstation/ |
| 6 | Den Oever (mobipunt) | Noord-Holland | Den Oever | actief | streekhub | parkeren | bus (regionaal) | deelfiets en deelauto | parkeren | horeca, toilet | Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners en bezoekers | Overstap tussen HOV (bus) en fiets/auto/deelfiets | Bewoners, bezoekers (sociaal, recreatief) | Mobippunten BV is als project opgestart en gefinancierd vanuit de Kop Werkt!, een samenwerkingsverband tussen de Noordkop gemeenten en de Provincie. Bv de deelauto's worden door hen gefinancierd. Zonder winstoogmerk om langlopende verplichtingen aan te kunnen gaan. Aandeelhouders: wethouders van de 3 gemeenten. De directeur stuurt de organisatie aan en rapporteert aan de aandeelhouders. Ondersteuning van specifiek aangewezen ambtenaren per gemeente. Administratie door extern bureau, controller voor de inkomsten/uitgaven, resultaten besproken in aandeelhoudersvergadering. Inkomsten: verhuren van ruimte voor de verschillende activiteiten. | Goede samenwerking met de gemeente en sociale werkplaats voor het onderhoud van de mobipunten en bepaalde vormen van deelmobiliteit; Politieke lobby werkt indien nodig (bv bij participatie bedrijven voor omleggen buslijn naar industriegebied); Funding is goed geregeld waardoor voor een lange periode, lees minimaal 3 jaar, de organisatie gefinancierd kan worden; Duidelijke definitie waar een mobipunt geplaatst kan worden en duidelijk hoe een mobipunt en deelmobiliteit geplaatst kan worden; Bij de eerste oplevering al een basis netwerk neergelegd; Naamsbekendheid groeit mede door goede samenwerking met de verschillende leveranciers; Participatie meerdere deelmobiliteitsaanbieders en OV bedrijven; Duidelijke contracten tussen Mobipunten en verschillende leveranciers; Meerdere deelauto's werken (en op enkele plaatsen hebben we deelmobiliteit verschoven); Participatie van gemeenten en werkgevers waardoor een basis is neergelegd voor de deelauto aanbieders om een aantal deelauto's te plaatsen bij verschillende Mobipunten; Duurzame lokaal gebouwde multifunctionele zuilen waarmee plastic gerecycled wordt en de aanschaf- en implementatiekosten verlaagd zijn; Experimenten leveren meer inzicht op dan (dure tijdrovende) adviesrapporten; Fysieke communicatie via de TFT schermen in de bus en meerdere (regelmatige) persberichten in meerdere weekbladen; Social media campagne op linkedin is geslaagd; Meerdere gemeenten hebben interesse.<br><br>Doelgroep is lastig te "grijpen". Het bereiken en informeren van deze groep bij zowel werkgever/werknemer als inwoners gaat gestaag maar langzaam; Covid heeft in het bereiken van de doelgroep en gebruik van de deelmobiliteit en OV niet meegeholpen. In de lockdowns is deelmobiliteit en OV zeer beperkt gebruikt, waardoor druk op de dienstregeling bij | Rol voor werkgever in financiering; Mobipunten is een van de weinige projecten die in de streek bereikbaarheid en later leefbaarheid wil realiseren met een stevig opgezette organisatie en funding; De samenwerking tussen de publieke en private partijen is goed. Contractueel zijn de afspraken vastgelegd en is de governance geregeld. Het werkt op meerdere plekken; Uitstraling, communicatie en marketing staat, al blijft de uitdaging sales en gedragsverandering. Dit laatste aspect, sales en gedragsverandering, komt weinig voor op de agenda; Meerdere gemeenten hebben interesse. | https://mobipunt.nu/mobipunt/den-oever/<br>https://dekopwerkt.nl/eerste-deelautos-in-gebruik-bij-mobipunten/ |
| 7 | Station Den Helder (mobipunt) | Noord-Holland | Den Helder | actief | regiohub | parkeren | treinverbinding richting Amsterdam, bus (lokaal en regionaal) | deelfiets en deelauto | parkeren | horeca, toilet, laadfaciliteit, flexwerkplek | 1. Betere bereikbaarheid van het OV.<br>2. Meer mobiliteitsopties (stad-in en -uit).<br>3. Minder autoritten stad-in en minder bezoekers-parkeren in de stad.<br>4. Meer potentieel voor verdichting van de gebieden rond stadshubs. | Overstap tussen auto/fiets/deelmobiliteit en HOV (bus/trein). Overstap tussen regionaal OV en lokaal OV. | Bewoners, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk), forenzen | NS in regisserende rol.<br>Mobippunten BV is als project opgestart en gefinancierd vanuit de Kop Werkt!, een samenwerkingsverband tussen de Noordkop gemeenten en de Provincie. Bv de deelauto's worden door hen gefinancierd. Zonder winstoogmerk om langlopende verplichtingen aan te kunnen gaan. Aandeelhouders: wethouders van de 3 gemeenten. De directeur stuurt de organisatie aan en rapporteert aan de aandeelhouders. Ondersteuning van specifiek aangewezen ambtenaren per gemeente. Administratie door extern bureau, controller voor de inkomsten/uitgaven, resultaten besproken in aandeelhoudersvergadering. Inkomsten: verhuren van ruimte voor de verschillende activiteiten. | | Rol voor werkgever in financiering; Mobipunten is een van de weinige projecten die in de streek bereikbaarheid en later leefbaarheid wil realiseren met een stevig opgezette organisatie en funding; De samenwerking tussen de publieke en private partijen is goed. Contractueel zijn de afspraken vastgelegd en is de governance geregeld. Het werkt op meerdere plekken; Uitstraling, communicatie en marketing staat, al blijft de uitdaging sales en gedragsverandering. Dit laatste aspect, sales en gedragsverandering, komt weinig voor op de agenda; Meerdere gemeenten hebben interesse. | https://mobipunt.nu/mobipunt/station-den-helder/ |
| 8 | Amsterdam Sloterdijk | Noord-Holland | Amsterdam | actief | stadshub | parkeren | bus (lokaal en regionaal), tram en metro | organische' parkeerplekken voor free floating, vaste parkeerplekken Greenwheels, OV-fiets, flick bike | parkeren | horeca, toilet, winkels, reisinformatie | 1. Betere bereikbaarheid van het OV.<br>2. Meer mobiliteitsopties (stad-in en -uit).<br>3. Minder autoritten stad-in en minder bezoekers-parkeren in de stad.<br>4. Meer potentieel voor verdichting van de gebieden rond stadshubs.<br>5. Minder grote en zware voertuigen in de stad. | 1. Overstap van regionale naar stedelijke mobiliteit.<br>2. Overstap van touringcar naar OV.<br>3. Parkeren op afstand voor bewoners (die geen wijkhub in de buurt hebben).<br>4. Logistieke overslag, als dit te combineren is. | Forenzen, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk), bewoners | geen 'beleidshub' , maar ontstaan vanuit OV knooppunt | | geen 'beleidshub' , maar ontstaan vanuit OV knooppunt | https://www.ns.nl/stationsinformatie/ass/amsterdam-sloterdijk |
| 9 | P+R Zeeburg | Noord-Holland | Amsterdam | actief | stadsrandhub | parkeren | bus- en tramverbinding | loopt onderzoek om deelmobiliteit aan te bieden. Deelscooters aanbod/parkeren (satelliet zone Felyx) al aanwezig | parkeren, laadfaciliteit | reisinformatie | Minder autoritten stad-in en minder bezoekersparkeren in de stad. | Overstap van auto naar HOV/deelmobiliteit | Forenzen, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk) | | Vanuit deelmobiliteit (Felyx) gezien is dit een satelliethub: losse bestemming als satellietgebiedje rondom (centrum van) grote stad. Voor aanbieders minder interessant maar kan voor die buurt wel meerwaarde hebben - link met financieringsvraagstuk. Ook regionaal vs stadsbelang daarin interessant | experimenteerstatus met deelmobiliteit, satelietlocatie van free floating gebied | https://www.parkeren-amsterdam.com/pr-zeeburg |
| 10 | Ehub Hertogplein Nijmegen | Gelderland | Nijmegen | actief | buurthub | - | - | bakfiets en deelauto | - | - | Verminderen autobezit en-gebruik in de buurt en binnenstad<br>Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners | Alternatief bieden voor het eigen autobezit | Bewoners, bezoeker (sociaal, recreatief) | eHUB is een Europees project waarbij op verschillende plekken in Arnhem en Nijmegen een verzamelpunt staat voor elektrisch deelvervoer. Het is een pilot die elektrisch deelvervoer beschikbaar maakt voor iedereen. | | | https://ehubnijmegen.nl/ |
| 11 | Hub Scheveningen Strand | Zuid-Holland | Den Haag | actief | buurthub | parkeren | - | deelfiets en deelscooter | - | - | Reguleren parkeren free floating deelfietsen en -scooters | Dropzone voor deelfiets en deelscooter | Bezoekers (sociaal, recreatief), bewoners | Regulerende rol van de gemeente in samenwerking met deelmobiliteitsaanbieders om overlast van o.a. deelscooters tegen te gaan. | Geen ruimte kunnen bieden aan de piekvraag. Relatie hubs vs. back to many - hoe ga je om met piek momenten, en met garantie. Als het teveel een hotspot is - komt de betrouwbaarheid van de hub onder druk te staan | hoe om te gaan met piekmomenten, ook gezien vanuit regio perspectief | |
| 12 | Buurtschap te Veld | Noord-Brabant | Eindhoven | In voorbereiding | buurthub | parkeren | - | deelauto, deelfiets, deelscooter | parkeren | pakketkluis | Minder autoritten in de buurt/wijk.<br>Verminderen autobezit en-gebruik in de buurt en binnenstad<br>Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners | Alternatief bieden voor het eigen autobezit | Bewoners, bezoeker (sociaal, recreatief) | Woningcorporatie onderzoekt het bieden van garantie op aanbod deelmobiliteit | Garantie aanbod deelmobiliteit | initiatief vanuit ontwikkelaar | https://buurtschapteveld.nl/de-buurt/ |
| 13 | P+R Rotterdam | Zuid-Holland | Rotterdam | actief | stadsrandhub | - | metro, tram, bus | deelscooter, deelfiets | parkeren, laadfaciliteit | reisinformatie | Minder autoritten stad-in en minder bezoekersparkeren in de stad. | Gemakkelijke overstap bieden van auto naar HOV of deelmobiliteit als alternatief voor autorit de stad in | Bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk). Specifiek BMW-rijders | BMW als initiatiefnemer vanuit haar samenwerkingstraject met de gemeente Amsterdam. BMW heeft deelmobiliteitsaanbieders Felyx en Mobian aangehaakt | potentiele succesfactor: automobilist verleiden over te stappen door hoog gebruiksgemak (reisinformatie en reserveren deelmobiliteit regelen vanuit boord-computer auto) | initiatief vanuit mobiliteitsaanbieder/autofabrikant | https://labs.bmw.com/services-overview/19 |
| 14 | ASML werkgevershub | Noord-Brabant | Eersel | actief | stadsrandhub | - | bushalte (lokaal) | e-bike deelfiets | parkeren | reisinformatie | | last mile faciliteren tussen hub en ASML kantoren | forenzen (werknemers ASML) | ASML heeft een grote werkgevershub gerealiseerd en bekostigd en Hely gevraagd om deze exploiteren | Specfieke targeting van werknemers ASML; aantrekkelijkheid van alternatief volledige autorit | initiatief vanuit werkgever | https://hely.com/blog/hely-en-asml-openen-grootste-hub?lng=nl |
| 15 | P+R Muiden | Noord-Holland | Gooise Meren | actief | stadsrandhub | parkeren | bushalte (lokaal en regionaal) | deelfiets (al aanwezig), deelauto (mogelijk toegevoegd) | parkeren, laadfaciliteit | reisinformatie | Minder autoritten stad-in en minder bezoekersparkeren<br>in de stad. | Overstap van auto naar HOV (bus), overstap tussen buslijnen | bewoners, bezoeker | Provincie heeft initiatief genomen, ook voor verdere uitbreiding dit wordt onderzocht; relatief actiever betrokken dan bij andere hubinitiatieven | Ligging langs A1, aantrekkelijke optie voor grote stroom forenzen Almere - Amsterdam | interessante locatie voor de provincie vanwege samenkomst meerdere regionale buslijnen, en initierende rol van provincie bij verdere uitbreiding van deze hub | Rapport OV-knooppunt Muiden, Arcaris 2021 |
| 16 | Hub Haarlem Nieuw Zuid | Noord-Holland | Haarlem | In voorbereiding | stadshub (zonder trein) en wijkhub | parkeren | bushalte (lokaal en regionaal) | deelauto, deelfiets, deelscooter | parkeren, laadfaciliteit | reisinformatie, horeca | Minder autoritten in de buurt/wijk.<br>Verminderen autobezit en-gebruik in de buurt en binnenstad<br>Vergroten mobiliteitsopties voor bewoners<br>Betere bereikbaarheid van het OV | Overstap van regionale naar stedelijke mobiliteit, overstap van auto naar OV/deelmobiliteit | Bewoners, bezoekers (sociaal, recreatief, zakelijk), forenzen | Governance in samenhang bekeken. PNH en Haarlem samen opdrachtgever en regelmatig afsternoverleg en strategisch overleg. Projectteam per OV-knooppunt. Bila's projectleiders<br>Totale dekking 58 miljoen. Tekort van 17 miljoen, hiervoor wordt nog naar meerdere partijen gekeken | Start bouw hub in 2023 | Belangrijke schakel in het regionale OV-systeem: De buslijnen uit Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam komen hier bij elkaar. Ook wordt het een belangrijke BRT-halte. Fase 3 van de regionale HO-studie HAS (uitwerking Regionaal Toekomstbeeld OV) is hiervoor inmiddels gestart. Daarnaast zorgt de hub ervoor dat de binnenstad en station Haarlem wordt ontlast, doordat de verwachte OV-groei en daarmee extra bussen buiten de binnenstad langs zullen rijden. Hiervoor loopt op dit moment een lijnennetstudie die wordt getrokken door de gemeente Haarlem, maar waarbij PNH en VRA ook zijn aangesloten.<br>Tot slot is de hub relevant voor de provincie omdat er een aanzienlijke hoeveelheid woningen rondom de hub, maar ook elders in de stad wordt gebouwd. | https://haarlem.nl/ov-knooppunt-haarlem-nieuw-zuid<br>https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2021/Oktober_2021/2_varianten_voor_beter_OV_in_Zuid_Kennemerland/Vervolgonderzoek_OV_knooppunt_Haarlem_Nieuw_Zuid.pdf |

# Bijlage B
## Kwaliteitscriteria

| Kwaliteitscriteria | Regiohub *Corridorhub* | Regiohub *Stadsrandhub* | Streekhub | Stadshub | Wijkhub | Buurthub |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Bereikbaar, beschikbaar, toegankelijk en flexibel** | | | | | | |
| De hub is bereikbaar via verschillende niveaus van infrastructuur. | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| De hub is toegankelijk en bereikbaar voor iedereen, ook voor minder-validen. | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ |
| Er is een garantie op een werkend en voldoende aanbod van mobiliteit. | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ |
| Er zijn voldoende opties om over te stappen op verschillende modaliteiten. | ■ | ■ | □ | □ | □ | |
| Het aanbod van mobiliteit is toegankelijk en bruikbaar voor iedereen. | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Er is actuele reisinformatie beschikbaar op de hub. | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| Het aanbod van voorzieningen is toegankelijk voor iedereen, ook voor minder-validen. | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ |
| **Veilig** | | | | | | |
| De hub is goed verlicht. | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | □ |
| Er is toezicht op de hub door middel van cameratoezicht, bewaking, of zicht door buurtbewoners of bedrijvigheid. | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |
| De hub is verkeersveilig en veilig bereikbaar. | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| **Kwalitatief en gezond** | | | | | | |
| De openbare ruimte en de omgeving van de hub zijn aantrekkelijk ingericht. | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | |
| De openbare ruimte van de hub is schoon en onderhoudsvriendelijk. | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Het ontwerp en de openbare ruimte nodigen uit om te bewegen en dragen bij aan gezond gedrag. | □ | □ | □ | □ | □ | |
| De hub is rookvrij. | □ | □ | □ | □ | | |
| Er zijn toiletten beschikbaar op de hub. | ■ | ■ | □ | ■ | □ | |
| De hub heeft plekken waar je kunt wachten in alle weersomstandigheden (uit de wind, in de schaduw, droog). | ■ | ■ | ■ | □ | | |
| Informatie over beschikbaarheid van voorzieningen en het aanbod van mobiliteit is laagdrempelig digitaal toegankelijk. | ■ | ■ | ■ | ■ | □ | □ |

■ Vereist

□ Optioneel

Niet van toepassing

# Bijlage B
## Kwaliteitscriteria

| Kwaliteitscriteria | Regiohub *Corridorhub* | Regiohub: *Stadsrandhub* | Streekhub | Stadshub | Wijkhub | Buurthub |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Toekomstbestendig** | | | | | | |
| Het is mogelijk de hub uit te breiden of aan te passen bij een veranderende mobiliteitsvraag in de toekomst. | | | | | | |
| De hub en zijn voorzieningen zijn gemaakt van materialen met een lange levensduur en zijn hufterproof. | | | | | | |
| **Herkenbaar** | | | | | | |
| De hub is zo vormgegeven dat hij duidelijk herkenbaar is. | | | | | | |
| De hub is goed aangegeven en ook binnen de hub is het makkelijk de weg te vinden. | | | | | | |
| De hub is zo ontworpen dat hij goed past in de ruimtelijke omgeving. | | | | | | |
| **Duurzaam** | | | | | | |
| De hub faciliteert schoon en duurzaam vervoer. | | | | | | |
| Er is een duurzame elektriciteits opwek zoals zonnepanelen, evt: smart-grid. | | | | | | |
| De hub is duurzaam, circulair en klimaat-adaptief gebouwd, in locatiekeuze is rekening gehouden met bio-diversiteit. | | | | | | |

Vereist

Optioneel

Niet van toepassing

# Bijlage C

## Uiteenzetting beoogde doelen brede welvaart

De vier dimensies van het Brede Welvaartsmodel voor mobiliteit vormen het uitgangspunt voor de uitgewerkte doelen van de hubstrategie: leefomgeving, bereikbaarheid, veiligheid en gezondheid. Per (sub) dimensie zijn er een aantal maatstaven geformuleerd, hieraan zijn de doelen van de hubstrategie gekoppeld. Indien gewenst kunnen concrete beoogde effecten of zelfs KPI's aan de doelstellingen worden gekoppeld.

De provincie kan deze doelstellingen als graadmeter gebruiken voor de impact van mobiliteit op het welzijn van mensen. De invloed van mobiliteitshubs kan een direct of indirect effect hebben op de gestelde doelen. Deze invloed is ook altijd afhankelijk van andere factoren en effecten binnen het grotere mobiliteitssysteem.

| **Doelstellingen - Leefomgeving** | **Mogelijk meetbare indicatoren** |
|---|---|
| **Ruimtelijke kwaliteit** | |
| Verminderen van het aantal parkeerplaatsen voor (privé-)auto's in de openbare ruimte. | Aantal $m^2$ parkeerplaatsen openbare ruimte.<br>Vermindering hittestress. |
| Verbeteren kwaliteit van de openbare ruimte. | Aantal $m^2$ getransformeerde openbare ruimte naar verblijfsruimte/hoogwaardige openbare ruimte.<br>Aantal $m^2$ getransformeerde verkeersruimte voor privéauto naar verkeersruimte voor duurzame modaliteiten. |
| **Milieuvervuiling** | |
| Verduurzamen van de mobiliteitsstromen door middel van modal shift. | Verschuiving van modaliteit auto naar modaliteiten als actieve mobiliteit, ov en deelauto. (Onderscheid tussen bezoekers, bewoners, studenten & forenzenstromen) |
| Verminderen binnenstedelijke autoritten. | Verkeersintensiteit auto's op autowegen binnenstedelijk. |
| **Barrièrewerking** | |
| Verbeteren multifunctioneel ruimtegebruik. | Aantal $m^2$ waar (flexibel) meerdere functies plaatsvinden. |

| **Doelstellingen - Bereikbaarheid** | **Mogelijk meetbare indicatoren** |
|---|---|
| **Voorzieningen** | |
| Verbeteren van veelzijdigheid, duurzaamheid en betaalbaarheid van mobiliteitsmogelijkheden. | Mate van nabijheid van duurzame vervoersmiddelen.<br>Mate van vervoersarmoede.<br>Diversiteit in mobiliteitsaanbod op hubs. |
| Verbeteren van de bereikbaarheid van voorzieningen. | Bereikbaarheid publieke en dagelijkse voorzieningen en banen. |
| Verbeteren van de bereikbaarheid van dorpen en kernen. | Mate van bereikbaarheid: reistijd isogonen. |
| Verminderen van het aantal privé-autoritten de stad in of uit. | Aantal autoritten de stad in of uit. Onderscheid tussen bezoekers, bewoners, forenzenstromen. |
| Verminderen van congestie. | Verkeersintensiteit en filevorming op wegen. |
| Verbeteren van de samenhang op corridor- en netwerkniveau van hubs. | |

| Doelstellingen - Veiligheid | Mogelijk meetbare indicatoren |
|---|---|
| **Verkeersveiligheid** | |
| Verbeteren van verkeersveiligheid. | Afname verkeersongevallen- en incidenten. |
| **Sociale veiligheid** | |
| Verbeteren van de sociale veiligheid rondom mobiliteitshubs (door kwaliteit van verblijfsruimte en omgeving te verbeteren). | Ervaren gevoel van veiligheid bij overstap mobiliteitshubs. |

| Doelstellingen - Gezondheid | Mogelijk meetbare indicatoren |
|---|---|
| **Schadelijke emissies** | |
| Verminderen negatieve milieueffecten van ketenreizen. | Luchtkwaliteit: afname CO2-uitstoot.<br>Luchtkwaliteit: afname fijnstof.<br>Afname geluidshinder: geluidsemissie.<br>Gewonnen levensjaren. |
| **Actieve levensstijl** | |
| Faciliteren van de modal shift naar actieve mobiliteit (wandelen & fietsen). Specifiek de first & last mile. | Verschuiving van modaliteit (deel)auto & ov naar actieve mobiliteit.<br>• Onderscheid naar doelgroep: bezoekers, bewoners, studenten en forenzenstromen.<br>• Onderscheid tussen first- & last mile per doelgroep. |

# Bijlage D

## Knelpunten, middelen en lopende initiatieven

Er zijn verschillende hubcategorieën, met elk een eigen rol voor de provincie. De invulling van deze rol stellen we vast op basis van knelpunten die de ontwikkeling van een hubnetwerk remmen en de mogelijke middelen die de ontwikkeling van hubs en het hubnetwerk stimuleren.

We brengen dit in kaart om vervolgens de route die de provincie kan nemen vast te stellen: de strategie voor het ontwikkelen van een hubnetwerk. Daarbij geven we inzicht in de wijze waarop locaties van hubs worden bepaald en een eerste overzicht van mogelijke kansrijke locaties van hubs.

### Welke knelpunten zijn er?

De ontwikkeling van mobiliteitshubs wordt geremd door verschillende knelpunten, die kunnen worden gecategoriseerd in zes groepen. Onderstaande tabel geeft een overzicht en beschrijving van de knelpuntcategorieën.

| Knelpunten | Beschrijving |
|---|---|
| 1. Gebrek aan visie | Veel overheden, waaronder provincie Noord-Holland, hebben nog geen visie of strategie op mobiliteitshubs opgesteld. In een visie kan de provincie vastleggen hoe het aankijkt tegen de wijze waarop mobiliteitshubs kunnen bijdragen aan maatschappelijke doelstellingen en op welke wijze de provincie kan ondersteunen bij de ontwikkeling van mobiliteitshubs. Dit geeft andere partijen, zoals gemeenten, meer onderbouwing bij het bepalen van hun eigen rol in de ontwikkeling van mobiliteitshubs. |
| 2. Gebrek aan draagvlak en koudwatervrees | Bij met name bij kleinere gemeenten is er onvoldoende kennis van de baten van mobiliteitshubs. Zowel de baten die al gerealiseerd zijn in bestaande mobiliteitshubs als de potentiële baten van een goed functionerend van de mobiliteitshubs, dat op dit moment nog niet bestaat. Dit laatste is één van de redenen dat er momenteel bij sommige partijen nog beperkt draagvlak is en/of koudwatervrees bestaat. Ook wachten veel (zeker kleinere) gemeenten en marktpartijen op het moment dat hogere overheden een visie over een onderwerp als mobiliteitshubs formuleren. Zonder visie vanuit hogere overheden, is er bij de lagere overheden en marktpartijen meer onzekerheid en minder draagvlak. |
| 3. Gebrek aan kennis | Bij met name bij kleinere gemeenten is er onvoldoende kennis van de succesfactoren van mobiliteitshubs. Daardoor hebben gemeenten onvoldoende inzicht in de wijze waarop zij hun beperkte capaciteit zo effectief mogelijk kunnen inzetten om de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs te ondersteunen. |
| 4. Gebrek aan duidelijke governance en regionale en landelijke samenwerking | Bij veel partijen is er onduidelijkheid over welke rollen welke partijen, zowel privaat als publiek, kunnen en willen spelen bij de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs. Dit komt ook doordat exploitatiemodellen en governancemodellen van mobiliteitshubs nog in ontwikkeling zijn en er niet één blueprint is, die als voorbeeld kan dienen. Specifiek voor overheden geldt dat er momenteel verschillende projecten en initiatieven lopen om de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs te ondersteunen, maar dat de rolverdeling en de mandaten van verschillenden overheidspartijen nog niet zijn uitgekristalliseerd. |
| 5. Gebrek aan handvatten, instrumenten en capaciteit | Bij overheden en met name bij kleinere gemeenten is er beperkte capaciteit om de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs te ondersteunen door het ontwikkelen van (flankerend) beleid, regulering (onder andere kaders en standaarden) en instrumenten. |

| Knelpunten | Beschrijving |
|---|---|
| 6. Gebrek aan financiële middelen | Overheden hebben beperkte financiële middelen om de ontwikkeling en exploitatie van mobiliteitshubs te ondersteunen. Veel bestaande budgetten zijn reeds toegekend aan projecten, zoals infrastructuur-uitbreiding, met beperkte mogelijkheden om (delen van) deze budgetten in te zetten voor nieuwe projecten, zoals mobiliteitshubsprojecten.<br>Daarnaast hebben met name kleinere gemeenten beperkt capaciteit om tijd te steken in het aanvragen van budgetten en/of subsidies die wel ingezet kunnen worden voor mobiliteitshubs. Regionale overheden kunnen hierbij helpen, waarbij ze ook voorwaarden kunnen stellen aan het verlenen van subsidies. Door middel van deze voorwaarden kunnen ze ook sturen. |

## Welke middelen kunnen we inzetten?

Er zijn verschillende mogelijkheden om de geïdentificeerde knelpunten aan te pakken. Onderstaande tabel geeft een samenvatting.

| Knelpunten | Middelen |
|---|---|
| 1. Gebrek aan visie | • Een (middel)lange visie op het vlak van mobiliteit en mobiliteitshubs<br>• Concreet geformuleerde doelen voor mobiliteit en mobiliteitshubs en KPI's op basis waarvan gemonitord kan worden<br>• Kritische stuurfactoren ontwikkelen met ondersteuning van KPI's |
| 2. Gebrek aan draagvlak en koudwatervrees | • Urgentiebesef rondom de ontwikkeling hubs vestigen<br>• Rekening houden met verschillende stakeholderbelangen en achterliggende motivaties<br>• Bundeling van individuele acties (betrokkenen samenbrengen op één lijn)<br>• Communicatie met bewoners en betrokkenen |
| 3. Gebrek aan kennis | • Meer landelijke en regionale kennisuitwisseling (MRA werkplaats deelmobiliteit, CROW-KpVV -kennisprogramma Knooppunten en Mobiliteitshubs )<br>• Ondersteuning vanuit hogere overheden in de vorm van het aanbieden van aanvullende expertise, training en capaciteit |
| 4. Gebrek aan duidelijke governance en regionale en landelijke samenwerking | • Creëren van een duidelijke regisseursrol met verantwoordelijkheid voor het waarborgen van mobiliteitshubnetwerk, al dan niet gekoppeld aan de regisseursrol OV-knooppunten.<br>• Regionale samenwerking rondom afspraken voor deelmobiliteitsaanbieders<br>• Regionale samenwerking rondom exploitanten van pakket- en briefautomaten |
| 5. Gebrek aan instrumenten | • Ondersteuning vanuit hogere overheden in de vorm van concrete handvatten (zoals standaardovereenkomsten)<br>• Ondersteuning vanuit hogere overheden in de vorm van standaarden (zoals voor het delen van data)<br>• Ondersteuning vanuit hogere overheden in de vorm van instrumenten (regionaal fonds om baten en lasten te koppelen)<br>• Regionaal vergunningskader voor deelmobiliteit |
| 6. Gebrek aan financiële middelen | • Subsidies inzetten op basis van het huidige bestedingsplan<br>• Het aanboren van nieuwe budgetten:<br>• Provinciale opcenten<br>• MIRT<br>• Alternatieve budgetten (zoals voor duurzame energieopwekking)<br>• Het inzetten van vermeden investeringen in:<br>• Parkeerplaatsen (in binnenstedelijke ontwikkelingen)<br>• Onrendabele buslijnen |

## Op welke lopende initiatieven kan er worden voortgebouwd?

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende initiatieven die lopen om de geïdentificeerde knelpunten aan te pakken.

| Knelpunten | Lopende initiatieven waar we op kunnen voortbouwen |
|---|---|
| 1. Gebrek aan visie | • Mobiliteitshubsvisie Amsterdam.<br>• Evaluatie van zeven landelijke MaaS-pilots.<br>• In kaart brengen hoe andere provincies met dit onderwerp aan de slag zijn. Voorbeeld visiedocument Groningen.<br>• Smart Mobility provincie Noord-Holland – Focus 2022-2025.<br>• EU Cities Mission: Meet the cities. Dit brengt een focus aan op net zero steden in 2030. |
| 2. Gebrek aan draagvlak en koudwatervrees | • Trainingsprogramma deelmobiliteit vanuit de Vervoerregio Amsterdam.<br>• Auto van de straat. Dit betreft een initiatief vanuit Natuur & Milieu, uitgevoerd in opdracht van provincie Noord-Holland.<br>• RMP (Het regionaal mobiliteitsprogramma is nog in ontwikkeling).<br>• Onderzoek overstappunten stations Alkmaar en Alkmaar-Noord. |
| 3. Gebrek aan kennis | • Trainingsprogramma deelmobiliteit vanuit de Vervoerregio Amsterdam.<br>• MRA werkplaats deelmobiliteit en projecten uit Multimodaal toekomstbeeld MRA.<br>• CROW Mobiliteitshubs Landelijk Gebied. Dit biedt inzicht in ervaringen uit Mobipunten.<br>• Krachtenbundeling Smart Mobility. Dit betreft een landelijk initiatief met deelname van meerdere grote steden.<br>• Leidraad Gebiedsontwikkeling & Smart Mobility.<br>• Actie-agenda OV-knooppunten. |
| 4. Gebrek aan duidelijke governance en regionale en landelijke samenwerking | • Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040<br>• Governance van de regionale ontwikkelagenda Noord-Holland en 6 regionale actieprogramma's.<br>• Samen Bouwen aan Bereikbaarheid in Metropoolregio Amsterdam.<br>• Bereikbare steden: binnen MRA richten op grote binnenstedelijke ontwikkelingen.<br>• DO Slim. Dit betreft de samenkomst van directeuren uit de MIRT-regio's met het Ministerie van IenW.<br>• Mobipunten BV. |
| 5. Gebrek aan instrumenten | • Wegwijzer Hubs – MRA-platform Smart Mobility.<br>• Handvatten (APV-voorbeeldteksten, CROW dashboard deelmobiliteit, modelparkeerverordening)<br>• OV-concessie van provincie Noord-Holland (Gooi en Vechtstreek).<br>• Vergunningen (complex en tijdrovend om iets voor elkaar te krijgen).<br>• Energie (tekort aan energieaansluitingen voor elektrische auto's).<br>• Digitalisering (beperkte digitale mogelijkheid om gebruik via app toe te laten). |
| 6. Gebrek aan financiële middelen | • Financiële middelen uit OV bestedingsplan (Haarlem Nieuw-Zuid, P+R Muiden).<br>• Potjes buiten het ov domein aanstellen (aanlegbudget voor wegen vanuit SBAB).<br>• De monitoring in mobiliteit (hoe bereiken we de modal shift?)<br>• Rijksgelden van BO MIRT. |

## Kosteninschatting

Om een beeld te geven wat het kost om een hub met relevante voorzieningen te ontwikkelen, is hieronder een overzicht gegeven van mogelijke maatregelen met een inschatting van de kosten. De uiteindelijke omvang van de kosten van de ontwikkeling van een hub is afhankelijk van de grootte van de hub, de omvang van de te realiseren voorzieningen en de locatie. De bedragen die zijn weergegeven zijn daarom dan ook indicatief en soms weergegeven in bandbreedtes.

| Thema | Onderwerp | Maatregel | Indicatieve kosten | Eenheid |
|---|---|---|---|---|
| Algemeen | Bebording met landelijke identiteit, verwijsbebording | Borden informatie-totem | € 40.000 | |
| | Laadvoorzieningen | Plaatsen laadvoorziening, evt. met aanleg kabels | € 800 - € 1.500 | per laadpunt |
| | Aanpassingen infrastructuur op aansluiting hubs | Aanpassing VRI, aanpassing verlichting, veiligheid verbeteren (haaientanden, zebra) | € 100.000 - € 200.000 | |
| | Watertappunt | Watertappunt realiseren | 2.500 | |
| Pakketkluizen | Pakketkluizen of streekproductkluizen | Plaatsen wand pakketkluizen (20 -38 lockers), excl. stroom en vlak maken ondergrond | €17.000- €23.000 | |
| Fietsen | Ruimte voor scooters en bakfietsen | Aanbrengen vakken (10) en plaatsen scooter-anker (10 | € 10.000 | |
| | Fietskluizen voor (elektrische) fietsen | Aanleg fietskluizen (8 stuks) | € 20.000 | |
| | Fietsparkeercapaciteit uitbreiden | Plaatsen overkapping incl. 100 fietsklemmen | € 40.000 | |
| | | Realiseren overdekte fietsparkeerplekken (R-net kwaliteit) | € 900 | per stuk |
| | Scooter, bakfiets | Aanbindvoorziening voor meerdere voertuigen realiseren | € 4.000 | per stuk |
| | Camerabewaking | Bewaking voor fietsen | € 15.000 | |
| Openbaar Vervoer | Realiseren abri | Plaatsen abri | € 5.500 | |
| | Bushalte, perron | Betegeling aanbrengen | € 28 | per $m^2$ |
| Deelmobiliteit | Deelfiets | Beschikbaar stellen deelfietsen met slim slot en software (gewone fiets, electrische fietsen) | € 500 - € 1.000 | per stuk |
| | Deelscooter | Beschikbaar deelscooters (incl. onderhoud, aanschaf, verzekering, etc.) | € 5.000 | per stuk |
| | Deelbakfiets | Beschikbaar stellen deelbakfiets (incl. onderhoud, aanschaf, verzekering, etc.) | € 5.000 | per stuk |
| | Deelauto | Beschikbaar stellen deelauto (incl. onderhoud, aanschaf, verzekering, etc.) | € 750 | per auto/per mnd |
| Auto | Actuele bezetting delen op wegkantsystemen | Plaatsen dynamisch infobord (vol/vrij) incl. aansturing | € 40.000 | |
| | Actuele P+R informatie delen op bestaande DRIP's | Bestaande DRIP's inzetten | € 25.000 | |
| | Parkeerplek realiseren | Inpandig incl. toeleidende infra | € 35.000 | per stuk |
| | | Openlucht incl. toeleidende infra | € 10.000 | per stuk |
| | | Ondergronds | € 45.000 | per stuk |
| | Actuele bezetting meten | Aanbrengen lussen en detectorkaart | € 10.000 | per stuk |

# Bijlage E

## Bestaande en potentiële hublocaties

### Lijst potentiële hublocaties: stadsrandhubs, corridorhubs en streekhubs

- **Corridorhub:** op grotere afstand van de werkgebieden (Alkmaar, Amsterdam). Doel het vroegtijdig afvangen van autoverkeer d.m.v. faciliteren van de overstap van fiets/auto op OV.
- **Streekhub:** nabij kleine kern, staat in verbinding met regiohub of stadshub. Overstap van auto en fiets op HOV (R-net of dragende buslijn met regionaal bereik)
- **Stadsrandhub:** P+R-locatie aan de rand van de stad met als doel het verminderen van autoverkeer in de stad.
- **Stadshub:** OV-locatie met een goede ontsluiting door HOV en overige stedelijk OV. Doel het faciliteren van vervoer van de regio naar de stad.

Hieronder een lijst en daarna een kaart met potentiële locaties voor de hubtypen stadsrand-hub, corridorhub en streekhub. Dit zijn de hubtypen waar in de hubstrategie Noord-Holland de provinciale focus op ligt en die moeten bijdragen om uiteindelijk een dekkend netwerk van hubs in Noord-Holland te realiseren. Het gaat zowel om al bestaande locaties waar een hub in meer of mindere mate al fysiek aanwezig is, als om potentiële nieuwe locaties. Over de laatste categorie moet veelal nog het gesprek met de gemeenten worden gevoerd. De locatie is daarom puur als indicatie weergegeven. Of er een hub komt en de uiteindelijke locatie zal in nauwe samenwerking met de gemeente moeten worden bepaald. Deze kaart is bedoeld om het gesprek hierover op gang te brengen. Aan deze kaart kunnen dan ook geen rechten worden verleend.

| Naam | Hubcategorie | Toelichting | Deelregio concessie |
|---|---|---|---|
| 1. Den Helder | Corridorhub | Op grotere afstand van werk (MRA/Alkmaar). Doel vroegtijdig afvangen autoverkeer. | NHN (Noord-Holland Noord) |
| 2. Den Helder Zuid | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Den Helder. Doel verminderen aantal auto's in stedelijk gebied. | NHN |
| 3. Julianadorp | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 30, 230). | NHN |
| 4. Den Oever | Corridorhub | Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam/Alkmaar. | NHN |
| 5. Hypolythushoef | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 135, 158). | NHN |
| 6. Middenmeer | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (134, 135, 250, 350). | NHN |
| 7. Wieringerwerf | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 134, 135). | NHN |
| 8. Medemblik | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 139, 239). | NHN |
| 9. Wervershoof | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 132, 232). | NHN |
| 10. Andijk | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 132,232). | NHN |

| Naam | Hubcategorie | Toelichting | Deelregio concessie |
|---|---|---|---|
| 11. Abbekerk | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 134, 135, 139 en 239). | NHN |
| 12. Wognum | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Hoorn. Doel verminderen aantal auto's in stedelijk gebied. | NHN |
| 13. Hoorn | Corridorhub | Vroegtijdig afvangen van autoverkeer richting Amsterdam (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA) | NHN |
| 14. Avenhorn | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 128). | NHN |
| 15. Schermerhorn | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 129). | NHN |
| 16. Stompetoren | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 123, 129). | NHN |
| 17. Boekelermeer Zuid (bedrijven-terrein) | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 163, 123). | NHN |
| 18. AFAS stadion AZ | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Alkmaar. Doel verminderen aantal auto's in stedelijk gebied. | NHN |

| Naam | Hubcategorie | Toelichting | Deelregio concessie |
|---|---|---|---|
| 19. Omval (N243 Alkmaar) | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Alkmaar. Doel verminderen aantal auto's in stedelijk gebied. | NHN |
| 20. Alkmaar Bergermeer-het Rak | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Alkmaar. Doel verminderen aantal auto's in stedelijk gebied. | NHN |
| 21. Alkmaar Noord | Corridorhub | Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam. (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA) | NHN |
| 22. Heerhugo-waard | Corridorhub | Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam. | NHN |
| 23. Broek op Langedijk | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Heerhugowaard. Doel verminderen aantal auto's in Heerhugowaard. Locatie ligt tevens bij gebiedsontwikkeling. | NHN |
| 24. Heerhugo-waard - de Draai | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Heerhugowaard. Doel verminderen aantal auto's in Heerhugowaard. Locatie ligt tevens bij gebiedsontwikkeling (de Draai). | NHN |
| 25. Opmeer | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 133). | NHN |
| 26. Nieuwe Niedorp Transferium | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 250, 350). | NHN |
| 27. Egmond | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 164, 165). | NHN |
| 28. Schoorl | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 151,157). | NHN |
| 29. Petten | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 151, 253). | NHN |
| 30. Schagen | Corridorhub | Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam. | NHN |
| 31. IJmuiden aan Zee | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 382). | ZKIJ (Zuid-Kennemerland-IJmond) |

| Naam | Hubcategorie | Toelichting | Deelregio concessie |
|---|---|---|---|
| 32. IJmuiden | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 382,385,74, lijn 3). | ZKIJ |
| 33. Velserbroek | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Haarlem. Doel verminderen aantal auto's in Haarlem bij gebiedsontwikkeling woningbouw. | ZKIJ |
| 34. Schalkwijk | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 300, 3, 4, 73). | ZKIJ |
| 35. Europaweg-Schipholweg (Haarlem Nieuw Zuid) | Stadshub (de realisatie van deze hub is nu al in voorbereiding. de provincie draagt hieraan bij) | Faciliteren van de overstap van vervoer van regio naar stad, OV-locatie met een goede ontsluiting door hoogwaardig OV (trein, tram of snelbus). | ZKIJ |
| 36. Uitgeest | Corridorhub | Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA) | ZKIJ |
| 37. Halfweg-Zwanenburg | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Haarlem/Amsterdam. Doel verminderen van aantal auto's in Haarlem/Amsterdam. (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA) | AML (Amstelland Meerlanden) |
| 38. Haarlem Spaarnwoude | Stadsrandhub | P+R-locatie aan de rand van Haarlem. Doel verminderen van het aantal auto's in Haarlem. | ZKIJ |
| 39. Hoofddorp Spaarne Gasthuis | Stadsrandhub | P+R-locatie aan de rand van Haarlem. Doel verminderen van het aantal auto's in Haarlem. Alternatief vervoer voor auto's op drukke zomerse dagen richting strand. | ZKIJ |
| 40. Lisserbroek | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 397) | AML |
| 41. Schiphol Noord | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Amsterdam/Schiphol. Doel verminderen van aantal auto's in Schiphol/Amsterdam. | AML |
| 42. Nieuw Vennep | Corridorhub | Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA) | AML |

| Naam | Hubcategorie | Toelichting | Deelregio concessie |
|---|---|---|---|
| 43. Hoofddorp Schiphol Trade Park/Campus | Stadsrandhub | P+R-locatie aan de rand van Schiphol (en Hoofddorp) Doel verminderen van aantal auto's in Schiphol/Hoofddorp (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA) | AML |
| 44. Hoofddorp de Hoek | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Hoofddorp Doel verminderen van aantal auto's in Hoofddorp. (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA) | AML |
| 45. Amstelveen (voormalige KPMG) | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Amsterdam. Doel verminderen aantal auto's in Amsterdam. | AML |
| 46. Aalsmeer | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 340, 358, 357, 171). | AML |
| 47. Uithoorn | Streekhub | Vroegtijdig afvangen autoverkeer richting Amsterdam. | AML |
| 48. Amsterdam Holendrecht | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Amsterdam. Doel verminderen aantal auto's in Amsterdam. (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA). | AML |
| 49. Amsterdam Noord (Buikslotermeerplein) | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Amsterdam. Doel verminderen aantal auto's in Amsterdam. | AML |
| 50. P+R Zeeburg | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Amsterdam. Doel verminderen aantal auto's in Amsterdam. | AML |
| 51. Bijlmer Arena | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Amsterdam. Doel verminderen aantal auto's in Amsterdam. | AML |
| 52. Broek in Waterland | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 312, 314, 315, 316, 378). | ZW (Zaanstreek-Waterland) |
| 53. Ilpendam | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 301,304,305,306,307, 308,309,375,376,377). | ZW |
| 54. Monnickendam | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 103, 315, 419). | ZW |
| 55. Volendam | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 312, 316, 378). | ZW |
| 56. Edam | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 110, 113, 312, 314, 316, 378). | ZW |
| 57. Purmerend Weidevenne N235 | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Purmerend. Doel verminderen aantal auto's in Purmerend. | ZW |
| 58. Purmerend N244 | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Purmerend. Doel verminderen aantal auto's in Purmerend. | ZW |
| 59. Midden-beemster | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 305, 376, 416). | ZW |
| 60. Crailo, Tergooi Ziekenhuis | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 109, 320, 321). | GV (Gooi- en Vechtstreek) |
| 61. Blaricum (halte Carpoolplaats) | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 100, 200, 320). | GV |
| 62. Huizen busstation | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 108, 200, 321, 100, 320). | GV |
| 63. Hilversum N525 | Stadsrandhub | P+R locatie aan de rand van Hilversum. Doel verminderen aantal auto's in Hilversum. | GV |
| 64. P+R Muiden | Corridorhub | Vroegtijdig afvang van autoverkeer richting Amsterdam. (Als kansrijke locatie benoemd in het Multimodaal Toekomstbeeld MRA). | GV |
| 65. Kortenhoef | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 106). | GV |
| 66. Overmeer | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 106). | GV |
| 67. Eemnes | Streekhub | Regionaal bereik via dragende buslijn (lijn 200, R-net 320). Ligt op grondgebied van Utrecht (NH doet alles, vanwege onderdeel van onze concessie). | GV |

## Hubslocaties

- Corridorhub
- Streekhub
- Stadsrandhub
- Stadshub

## Buslijnen

- Noord-Holland Noord
- Haarlem & Ijmond
- Gooi & Vecht

# Colofon

**Uitgave**
Provincie Noord-Holland
Programma Focus Smart Mobility
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

| | |
|---|---|
| **Titel** | Hubstrategie<br>provincie Noord-Holland |
| **Projectleider provincie** | Paul Chorus |
| **Projectteam provincie** | Sonja van Steekelenburg<br>Chris de Veer<br>Lody Warmerdam<br>Maaike Alles<br>Robert van Leusden<br>Tessie Dijkers |
| **Projectleider opdrachtnemer** | Marloes Scholman (Arcadis) |
| **Projectteam opdrachtnemer** | Inge Janssen (Over Morgen)<br>Maarten de Vries (Over Morgen)<br>Eline Molier (Arcadis)<br>Wouter de Wit (Deloitte)<br>Robert Jan ter Kuijle (Deloitte)<br>Latoya Balogun (Deloitte)<br>Paul den Otter (Over Morgen) |
| **Klankbordgroep** | Maurice van der Meche (Mobipunt)<br>Pauline Wortel (Connexxion)<br>Jane Fain (Ministerie I&W)<br>Mark Degenkamp (VRA)<br>Johannes Beuckens (Gemeente Amsterdam)<br>Mark Sloothaak (NS)<br>Feike Jan Nauta (VRA) |
| **Vrijgegeven door** | Marloes Scholman |
| **Datum** | 2 oktober 2023 |
| **Onze referentie** | KHM4HWDQZXHN-629667062-311:1.0 |
| **Status** | Definitief |

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

P.R.W.E. Chorus

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144278

chorusp@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

11 OKT. 2023

**Kenmerk**

2109315/2109335

**Uw kenmerk**

**Betreft: Hubstrategie provincie Noord-Holland**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit dat we de hubstrategie provincie Noord-Holland hebben vastgesteld.

**Aanleiding**

De afgelopen jaren kunnen hubs (op- en overstappunten) op steeds meer beleidsaandacht rekenen, zowel op lokaal, regionaal als nationaal niveau. Ook in de provincie Noord-Holland neemt de interesse voor hubs toe. Er zijn diverse gemeenten die hubs in hun planontwikkeling opnemen of op het schaalniveau van de buurt/wijk met een hub experimenteren, zoals de Mobipunten in de Kop van Noord-Holland. Gemeenten en andere partijen leggen ons, als provincie Noord-Holland, steeds vaker de vraag voor wat wij vinden van het onderwerp en of wij daar een rol voor onszelf in zien weggelegd. De hubstrategie provincie Noord-Holland geeft antwoord op dergelijke vragen.

De hubstrategie is opgesteld door een consortium van externe bureaus in opdracht van de provinciale Focus Smart Mobility. Externe partijen als NS, Connexxion, ministerie van IenW, gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam hebben gedurende het proces input gegeven. In een aantal werksessies hebben medewerkers van diverse beleidsonderdelen van de provincie de verschillende onderdelen van de strategie besproken.

De hubstrategie raakt verschillende andere provinciale thema's en programma's. Daarom is bijvoorbeeld de aansluiting bij programma's op het gebied van smart mobility, OV-knooppunten of economische ontwikkeling van belang. Deze strategie vormt dan ook een deel van de uitvoering van de Focus Smart Mobility. Ook is het belangrijk om de hubstrategie te agenderen als onderwerp in trajecten als Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, en diverse programma's voor de MRA.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Deze hubstrategie geeft een aantal mogelijkheden weer voor de ontwikkeling van hubs als onderdeel van een duurzaam mobiliteitssysteem en bouwsteen in de mobiliteitstransitie. Ook geeft het aan wanneer en welke mogelijke rollen voor de provincie zijn weggelegd. De hubstrategie biedt een kader waarbinnen de provincie een dialoog met stakeholders kan voeren om tot concrete afspraken en uitvoering te komen. Dit wordt onder andere meegenomen bij de op uitvoering gerichte programma's en projecten zoals OV-knooppunten en de gebiedsontwikkelingen ten behoeve van de versnelling van de woningbouw (Masterplan Wonen). Daaruit volgt op een later moment de keuze omtrent de rol of rollen van de provincie bij de ontwikkeling en exploitatie van de hubs. In het vervolgtraject wordt nader onderzoek gedaan naar de mogelijke modellen voor exploitatie en governance van hubs en de rol van de provincie daarbij.

Een concept van de hubstrategie is ter kennisname geagendeerd in het vorige college op 31 januari 2023 en is op 20 februari ook besproken in de commissie Mobiliteit. Tevens is de concept hubstrategie gepresenteerd in de diverse Provinciale Verkeer-en Vervoerberaden (PVVB), zowel ambtelijk als bestuurlijk. Naar aanleiding hiervan is de hubstrategie op een aantal punten aangescherpt.

**Hoofdlijnen hubstrategie**

- ***Visie***
  Een dekkend netwerk van hubs kan bijdragen aan de bereikbaarheid van steden en kernen in Noord-Holland. Daarnaast spelen hubs een rol in de verduurzaming van het mobiliteitsaanbod en kunnen bijdragen aan de leefbaarheid in een gebied;

- ***Typen hubs***
  Binnen het mobiliteitssysteem van Noord-Holland worden diverse typen hubs onderscheiden: buurthub, wijkhub, streekhub, stadshub en regionale hub. Deze zijn bepaald aan de hand van de mate van stedelijkheid van een locatie en de bereikbaarheidsschaal van een hub. Elk type hub heeft binnen het mobiliteitssysteem zijn eigen rol en bereik;

- ***Waar hubs ontwikkelen?***
  Op basis van drie strategieën is een groot aantal mogelijke of nodige hubslocaties bepaald om een dekkend netwerk te krijgen in de provincie Noord-Holland. Deze theoretische exercitie geeft een eerste beeld van hoe zo'n dekkend netwerk eruit zou kunnen zien en is bedoeld om hierover het gesprek met gemeenten en vervoerders te voeren.

- ***Mogelijke rollen voor de provincie***
  De rol die de provincie kan nemen bij de ontwikkeling en exploitatie van hubs verschilt per schaalniveau en ruimtelijke context van de hub. Ook kan de rol van de provincie per fase verschillen. In de ontwikkelfase zal de rol van de provincie groter zijn dan in de exploitatiefase. In het algemeen geldt, hoe groter de regionale functie van de hub, des te groter de rol van de provincie.
  In het Masterplan Wonen zijn wijkhubs genoemd als onderdelen waarop de provincie kan inzetten door de inzet van bestaande en nieuwe instrumenten voor de versnelling van de woningbouw. Ook bij de ontwikkeling van OV-knooppunten zitten er meekoppelkansen in de aanpak van OV-knooppunten. De provincie kan verschillende typen rollen vervullen bij de ontwikkeling van hubs, te weten een *kaderstellende rol*, een *coördinerende rol*, een *aanjagende en sturende rol* en een *expert rol*.

  A. *Kaderstellende rol;* gericht op o.a. het voorschrijven van richtlijnen ten aanzien van hubs, opnemen van regelgeving ten aanzien van woningbouwlocaties en hubs.
  B. *Coördinerende rol;* gericht op o.a. het zorgen dat op regionaal niveau kwantitatieve en kwalitatieve afspraken worden gemaakt over het te realiseren ruimtelijke programma en het aanbod aan deelmobiliteit op hubs, het zorgen voor alliantievorming tussen publieke en private partijen.
  C. *Aanjagende en sturende rol;* gericht op o.a. het bieden van experimenteerruimte voor hubontwikkeling en exploitatie, investeringsprogramma voor hubs opzetten. We gaan onderzoeken of we op een aantal hubs ook een rol in de exploitatiefase moeten innemen.
  D. *Expertrol;* gericht op o.a. het ontwikkelen en delen van kennis om de ontwikkeling van hubs te versnellen.

***Waarom een rol voor de provincie?***
De provincie heeft de meest nadrukkelijke rol bij de ontwikkeling van regiohubs en streekhubs, vanwege het gemeente-overstijgende karakter en omdat er vaak sprake is van HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) bij deze hubs. Voor met name de streekhubs (i.e. de hubs gelegen in het landelijke gebied) geldt dat de aanjagende rol van de provincie hier groter zal zijn. Dit type hubs kent vaak een onrendabele top waarvan de markt zonder overheidssubsidie niet geneigd is deze te ontwikkelen en/of te exploiteren. Van gemeenten kan niet verwacht worden dat zij deze rol en financiering volledig op zich kunnen nemen, vanwege het gemeente-overstijgende karakter van de streekhubs. We gaan onderzoeken of we op een aantal hubs ook een rol in de exploitatiefase moeten innemen.

Ook aan buurt- of wijkhubs binnen de grootschalige gebiedsontwikkelingen uit het Masterplan Wonen kunnen we als provincie een bijdrage leveren.

***Sturingsmogelijkheden***
Sturen op de ontwikkeling van hubs kan de provincie op diverse manieren. Zo kan de provincie sturen op de realisatie van hubs in gebiedsontwikkelingen (Masterplan Wonen), de beschikbaarheid en digitale toegankelijkheid van deelmobiliteit op hubs organiseren. Bij regiohubs kan de provincie de verbinding tussen de betrokken partijen organiseren en streekhubs bekostigen, organiseren en hier regie op voeren.

***Vervolg***
De hubstrategie bevat een tijdspad tot aan 2030. De koers voor het vervolg is globaal in drie fasen te verdelen.

- *Fase 1 (2023) Strategievorming en deling.* Daar zitten we nu in. Dit jaar zal vooral in het teken staan van de strategie delen met onze partners en het identificeren van kansen om op korte termijn een hub te ontwikkelen. Daarbij gaan we met een aantal gemeenten (o.a. Purmerend) aan de slag met een Serious Game hubs (i.e. een game specifiek gericht op betrekken van doelgroepen en daarmee hun wensen en behoeften in kaart te brengen). Daarnaast kijken we hoe de hubstrategie mee te nemen is in beleid, (investerings)programma's en uitvoering (gebiedsontwikkelingen Masterplan Wonen, Investeringskader Woningbouw Ontwikkeling, regionale strategieën en knooppunt-/gebiedsontwikkelingen vanuit het programma OV-knooppunten en Focus Smart Mobility).

- *Fase 2 (2024-2026) Realisatie.* Het doorontwikkelen van regiohubs (o.a. Haarlem Nieuw Zuid, Crailo, Muiden) in samenwerking met andere partijen. In deze fase staat met name het verder experimenteren met de ontwikkeling en exploitatie van hubs centraal. Bij de doorontwikkeling willen we ook graag maatschappelijke organisaties (i.e. Fietsersbond, ANWB, ROVER etc.) bij betrekken.

- *Fase 3 (2026-2030) Opschaling.* In deze fase dient de uitrol van hubs tot een dekkend netwerk gestalte te krijgen.

Wij zullen u jaarlijks via de Focus Smart Mobility informeren over de voortgang en resultaten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

2 bijlagen:
-Kader hubstrategie
-Rapport Hubstrategie provincie Noord-Holland

## Bijlage 1 Kader hubstrategie

**Kader voor de hubstrategie**
Het Perspectief Mobiliteit, vastgesteld 2021, is een uitwerking van de Omgevingsvisie en biedt een handelingsperspectief voor duurzame verstedelijking en mobiliteit. Het Perspectief Mobiliteit bevat drie pijlers:
1. verminderen van mobiliteitsbewegingen;
2. veranderen van modaliteit;
3. verbeteren van de mobiliteit/modaliteit.

De vertaling in uitvoering vindt plaats in thematische en programmatische uitvoeringsprogramma's, te weten:

- *Actieve mobiliteit*: Om Noord-Holland bereikbaar en leefbaar te houden, stimuleert de provincie inwoners om vaker te fietsen of te lopen. Actieve mobiliteit, zoals fietsen en lopen, is gezond, goed voor het klimaat en neemt minder ruimte in op de weg. We willen dat hubs goed zijn verbonden met duurzame vervoerswijzen, zodat je er met fiets, te voet of OV makkelijk kunt komen. Doorfietsroutes zorgen er o.a. voor dat hubs op een comfortabele en veilige manier vanuit de omgeving zijn te bereiken.
- *Verkeersveiligheid*; de provincie wil een impuls geven aan verkeersveiligheid. Haar missie daarbij is: 0 verkeersslachtoffers in 2050. Daartoe heeft de provincie de afgelopen jaren al nadrukkelijk geïnvesteerd in verkeersveiligheid, zowel op onze provinciale wegen als in de ondersteuning van maatregelen op wegen van gemeenten en waterschappen en in maatregelen voor gedragsbeïnvloeding voor kinderen en jongeren. Verkeersveiligheid is een belangrijk aspect voor het goed functioneren van een hub.
- *Focus Smart Mobility*: het programma Focus levert bouwstenen om de transitie te kunnen maken naar slimme, schone en veilige mobiliteit. Dat doen we door het initiëren en/of uitvoeren van projecten die bijdragen aan verminderen, veranderen én verbeteren van de mobiliteit.
  Smart Mobility toepassingen, zoals hubs, kunnen bijdragen aan een efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, het bevorderen van de slimme ketenreis en het terugdringen van de CO2-uitstoot.
- *Agenda slimme en schone logistiek*: bevat de ambitie en inzet van de provincie Noord-Holland om samen met partners te werken aan én te investeren in slim en schoon goederenvervoer. Als onderdeel van de Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek Noord-Holland en Flevoland (RUAS) is een netwerkvisie logistieke hubs opgesteld. Deze netwerkvisie bevat een handelingsperspectief voor overheden hoe voor de goederenstromen facilitair, bouw, afval, retail en voedsel optimaal van logistieke hubs gebruik gemaakt kan worden en wat daar dan voor nodig is.
- *OV-knooppunten.* De provincie stimuleert de ruimtelijke ontwikkeling rondom aantrekkelijke OV-knooppunten met woningen, bedrijven en voorzieningen en wil bijdragen aan een optimale multimodale deur-tot-deur reis. Deze centrale en goed bereikbare locaties worden steeds belangrijker voor de woningbouwopgave en werkgelegenheid. Ze zorgen voor nabijheid van werk en voorzieningen, kortere reistijden, minder verkeersbewegingen en voor het behoud van groen buiten de steden. OV-knooppunten leveren een belangrijke bijdrage aan een bereikbaar en leefbaar Noord-Holland. Regionale hubs en streekhubs staan vrijwel altijd in verbinding met een OV-knooppunt en versterken de ketenreis.
- *OV en Ketenreis*. Voor Noord-Holland Noord werkt de provincie aan het verbeteren van het openbaar vervoer en daarmee de bereikbaarheid van de regio onder de noemer 'Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord. In het voorjaar van 2023 zijn samen met gemeenten en NS ideeën opgesteld voor verbeteringen en versterkingen van het OV-systeem. Hubs zijn een belangrijke schakel in de ketenreis en voor het mobiliteitssysteem in Noord-Holland Noord / overig Noord-Holland.

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13423 |
| **Extern Zaak ID** | 21113299 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 13.d |
| **Titel** | Mobiliteit: Gevolgen Miljoenennota 2024 voor doortrekken Noord/Zuidlijn (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **20 november 2023** |

**Toelichting**

De rijksbijdrage voor de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp wordt in de Miljoenennota 2024 door het Kabinet met € 1,852 miljard verminderd. De minister benadrukt wel dat nut en noodzaak van het project niet ter discussie staan: het project is een van de pijlers om de woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam te realiseren. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland vertrouwen erop dat een nieuw Kabinet de vermindering van de bijdrage herstelt. Samen met de regiopartners gaan zij in op uitnodigingen van het Rijk om hierover verder in gesprek te gaan.

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

**Ons kenmerk**
IENW/BSK-2023/265014

**Bijlage(n)**
1

Datum 19 september 2023
Betreft Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT

Geachte voorzitter,

Tijdens het Commissiedebat MIRT op 5 juli jl. en het Tweeminutendebat (TMD) MIRT op 6 juli jl. is de Kamer toegezegd om bij de indiening van de Ontwerpbegroting op Prinsjesdag de Kamer nader te informeren over de 17[1] gepauzeerde projecten binnen het aanlegprogramma voor wegen en vaarwegen. Met deze brief wordt invulling gegeven aan deze toezegging. In aanvulling daarop wordt met deze brief inzicht geboden in de concrete invulling van de structurele opgave op het Mobiliteitsfonds. Hiertoe heeft het kabinet bij Voorjaarsnota 2023 besloten, als onderdeel van de Rijksbrede opgave.

De Kamer wordt via de MIRT-brief in november a.s. geïnformeerd over de gevolgen van het noodzakelijk pauzeren van de 17 projecten voor onder meer de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Op dit moment worden hiertoe doorrekeningen gedaan die meer inzicht geven in de effecten van het pauzeren van betreffende projecten. De verwachting is dat deze inzichten eind oktober gereed zijn.

**Onderbouwing herprioritering binnen het Mobiliteitsfonds**
In de brief aan de Kamer voorafgaand aan het Commissiedebat MIRT[2] is aangegeven dat IenW geconfronteerd wordt met een opeenstapeling van problematiek: financiële problematiek (prijsstijgingen en uitvoeringsrisico's), stikstofproblematiek en personele krapte. Dit heeft geleid tot het besluit om 17 projecten te pauzeren en de middelen en mensen betrokken bij deze projecten op andere wijze in te zetten. Hierdoor kan er doorgewerkt worden aan de grote onderhoudsopgaven op onze netwerken en aan aanlegprojecten die (in naderende) realisatie zijn, zodat deze projecten doorgang kunnen vinden. In die brief en de brief van 24 augustus jl.[3] is ook toegelicht welke uitgangspunten zijn gehanteerd bij het besluit om projecten tijdelijk te pauzeren. De gepauzeerde opgaven blijven van belang voor de bereikbaarheid van Nederland. Het pauzeren betreft een tijdelijke situatie die weliswaar meerdere jaren zal duren, maar waarbij

[1] Feitelijk gaat het om 16 aanlegprojecten, omdat Innovaties InnovaA58 een reservering betreft voor het afdekken van innovatierisico's bij de aanbesteding van InnovA58.
[2] Kamerstuk 36 200 A, nr. 78
[3] Kamerstuk 36 200 A, nr. 100

geen sprake is van afstel. Op het moment dat er op drie fronten (financieel, personeel en stikstof) weer ruimte is, worden de projecten gefaseerd opgestart.

Concreet schuift er circa € 4 miljard aan budget binnen het Mobiliteitsfonds. Hiervan wordt ruim € 1,2 miljard extra ingezet op instandhouding van wegen en vaarwegen voor de periode tot en met 2030, bovenop de middelen die bij het Coalitieakkoord voor instandhouding bij Rijkswaterstaat (RWS) en ProRail zijn vrijgemaakt. Hiermee kan de komende jaren toegewerkt worden naar een basiskwaliteitsniveau[4] op de RWS-netwerken en kan een groot aantal bruggen, viaducten, sluizen en bruggen worden gerenoveerd en vervangen. Dit is hard nodig met het oog op de groeiende opgave de komende 25 jaar. De eerder opgestelde prognose laat zien dat de vervangings- en renovatieopgave een flinke uitdaging blijft en de komende jaren steeds verder groeit[5]. Zelfs met deze aanvullende middelen en capaciteit is het nog niet mogelijk om alle ambities te realiseren[6]. Met het basiskwaliteitsniveau werken we aan wat we minimaal nodig achten. Het is een sober niveau waarbij ook is gekeken wat in de toekomst niet meer nodig is.

Daarnaast is bijna € 2,7 miljard vrijgemaakt voor aanlegprojecten in (nadere) realisatie. Er is bij die projecten sprake van (voorziene) tegenvallers als gevolg van hogere prijzen en uitvoeringsrisico's. Het gaat om projecten als de A16 Rotterdam, de A27 Houten-Hooipolder, de A2 Het Vonderen - Kerensheide, de Averijhaven en het transitievangnet OV. In de ontwerpbegroting van het Mobiliteitsfonds en het MIRT-overzicht 2024 zijn de mutaties verwerkt.

Deze herprioritering zorgt ervoor dat de budgetten op het Mobiliteitsfonds zoveel als mogelijk worden ingezet voor een betere bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Nederland. Ook dragen de schuiven er aan bij om werknemers voldoende uitdaging en perspectief te kunnen bieden. De gepauzeerde projecten blijven van belang en om die reden in het MIRT Overzicht behouden. Op het moment dat er sprake is van voldoende middelen, mensen en stikstofruimte worden deze projecten gefaseerd opgestart.

**Niet alleen schuif van middelen, maar ook schuif van menskracht**
Met het pauzeren van projecten worden niet alleen de voortzetting van lopende aanlegprojecten in (naderende) realisatie en een intensivering van instandhouding mogelijk gemaakt, maar kan ook de menskracht van projecten die reeds stil lagen vanwege stikstofproblematiek beter benut worden. Concreet betekent het dat veel mensen die eerder aan aanlegprojecten werkten inmiddels op de instandhoudingsopgave werkzaam zijn. De mogelijkheden om stikstofruimte te vinden zijn momenteel politiek, bestuurlijk en juridisch zo complex dat er nagenoeg geen nuttige werkzaamheden op de gepauzeerde aanlegprojecten meer uitgevoerd konden worden terwijl er op instandhouding een urgente en omvangrijke opgave ligt. Om een indruk te geven van de capaciteit die nodig is om de nu gepauzeerde projecten te realiseren: de gemiddelde capaciteit bedraagt per jaar tussen de circa 130 fte wanneer alle projecten zich in de planfase bevinden, en circa 300 fte wanneer alle projecten in realisatie zijn. Deze omvang neemt zelfs verder toe als er binnen projecten gekozen wordt om de planfase en realisatiefase deels parallel te schakelen.

[4] Kamerstuk 29 385 A, nr. 119
[5] Kamerstuk 36 200 A, nr. 56
[6] Kamerstuk 29 385 A, nr. 119

Ook na effectueren van de schuif blijft er sprake van een personeel knelpunt waardoor Rijkswaterstaat voor grote uitdagingen blijft staan om de huidige programmering voor aanleg en instandhouding te realiseren.

**Invulling opgave Mobiliteitsfonds**
In aanvulling op de herprioritering zoals hiervoor beschreven, is IenW het afgelopen jaar geconfronteerd met een structurele opgave als onderdeel van de Rijksbrede opgave. In de Voorjaarsnota 2023 is deze opgave budgettair verwerkt in de begroting van het Mobiliteitsfonds. Het Mobiliteitsfonds draagt tot en met 2036 voor een bedrag van in totaal circa € 2 miljard bij aan de invulling van deze Rijksbrede dekkingsopgave en structureel € 150 miljoen per jaar vanaf 2037.

De opgave kwam bovenop de herprioritering. De ruimte om deze beleidsmatig in te vullen was beperkt. Er is, rekening houdend met de financiële risico's op het Mobiliteitsfonds, maar een beperkte vrije investeringsruimte in de looptijd van het fonds die verantwoord ingezet kan worden voor het opvangen van deze opgave. Bovendien geldt dat vanwege het structurele karakter van de opgave er € 150 miljoen per jaar minder geld beschikbaar is binnen het Mobiliteitsfonds.

Er is € 400 miljoen extrapolatieruimte 2037 ingezet ter dekking van de opgave. Dit houdt echter wel in dat er minder ruimte beschikbaar is om toekomstige programma- en projectoverstijgende risico's op te vangen. Ook geldt dat naarmate er meer middelen uit de extrapolatieruimte ingezet worden er minder budget resteert voor het opstarten van de gepauzeerde projecten. Met de € 400 miljoen is een balans gevonden hiertussen.

Ook wordt een deel van de opgave ingevuld door het nemen van efficiencymaatregelen bij Rijkswaterstaat (€ 250 miljoen) zonder dat er ingeboet wordt op het basiskwaliteitsniveau Rijkswaterstaat. Het Basiskwaliteitsniveau voor ProRail moet nog worden vastgesteld dus hierop kan nu nog niet worden vooruitgelopen. Deze efficiencykorting zal overigens een forse inspanning voor de uitvoering vragen.

Er moest dus nog voor € 1,35 miljard gezocht worden naar dekking. De MIRT-projecten die in (naderende) realisatie zitten komen hiervoor niet in aanmerking. De besluitvorming over deze projecten is afgerond, ze zijn nodig vanuit de doelen van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en waarmee we nu, ondanks de stikstofproblematiek, wel op volle kracht mee door kunnen gaan, zoals eerder ook aangegeven. Bij projecten in realisatie is ook sprake van verplichtingen richting marktpartijen en afspraken met de omgeving. Verder is net als bij de prioritering de afweging gemaakt om de middelen voor de Lelylijn én de € 7,5 miljard voor de goede ontsluiting van nieuwe woningen uit het coalitieakkoord Rutte IV niet aan te spreken. Daarmee bleef er de facto nog maar één manier over om de resterende opgave in te vullen: door de reservering voor de Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer (bekend als 'doortrekken Noord-Zuidlijn') naar beneden bij te stellen. We realiseren ons dat dit een uitermate vervelende boodschap is voor de partners en de betrokkenen bij het project, ook nu gezien de demissionaire status van het kabinet geen toezeggingen kunnen worden gedaan over het aanvullen van dit budget.

De komende periode gaan we in overleg met de regionale partners over de consequenties van ons voornemen. Nut en noodzaak van de 'Noord-Zuidlijn'

staan niet ter discussie. De woning- en bereikbaarheidsopgave in de MRA blijft ook de komende jaren op de agenda staan. De investering in de OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer is belangrijk voor de spoorcapaciteit, de regionale ontwikkeling en is een van de pijlers om de woningbouwopgave in de MRA – zoals vastgelegd in de woondeal MRA – te realiseren (171.200 woningen t/m 2030). Rijk en regio werken door aan de uitvoering van de MIRT-afspraken over ontsluitingen van nieuwe woningen van november 2022. De lopende Verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer wordt doorgezet om zo mogelijk te komen tot een beoogde Voorkeursbeslissing in 2025.

Bij de Ontwerpbegroting 2024 is de opgave beleidsmatig samengevat als volgt ingevuld:

- € 400 miljoen extrapolatieruimte 2037;
- € 250 miljoen efficiencydoelstelling Rijkswaterstaat;
- € 1.350 miljoen reservering Verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.

In de MIRT-afspraken van november 2022 is ook opgenomen dat tegenvallers bij het project Zuidasdok en gerelateerde projecten worden opgevangen vanuit het budget van de verkenning OV-verbinding Amsterdam – Haarlemmermeer. In de afgelopen perioden hebben zich helaas tegenvallers voorgedaan bij de versterking van de Rozenoordbrug en bij de aanbesteding van Knooppunt De Nieuw Meer. Hiertoe is er op dit moment € 189 miljoen budget aangewend vanuit de reservering als onderdeel van de Ontwerpbegroting 2024. Dit heeft er toe geleid dat er vanuit het Rijk van de oorspronkelijke € 2712 miljoen op dit moment € 1852 miljoen[7] is uitgenomen. In de reguliere voortgangsrapportages over Zuidasdok wordt u verder geïnformeerd over het effect van de prijsstijgingen op het programma.

**Totaalbeeld financieel**

In de eerdere brieven is de Kamer geïnformeerd over de schuif van aanleg naar instandhouding en de schuif binnen de aanlegportefeuille: daarbij is de werkwijze geschetst en zijn uitgangspunten benoemd, maar werd nog niet eerder ingegaan op concrete cijfers omdat deze deel uitmaken van de ontwerpbegroting 2024. In onderstaande tabellen ziet u het financiële totaalbeeld van de herprioritering en de aanvullende financiële opgave.

In onderstaande tabel wordt aangegeven uit welke bedragen de financiële opgave is opgebouwd en welke oorsprong dit heeft.

*Tabel 1. Tekorten op het Mobiliteitsfonds (waar worden de middelen naar toe geschoven)*

| | **Bedrag (€ miljoen)** | **Toelichting** |
|---|---|---|
| **Instandhouding** | **1.247** | |
| Beheer en onderhoud RWS<br>Vervanging en renovatie RWS<br>Capaciteit RWS | 580<br>573<br>94 | Er wordt op het MF in totaal ca. € 1,2 miljard toegevoegd aan instandhouding RWS aanvullend op de CA-middelen, rekening houdend met een |

[7] Bestaande uit € 189 miljoen voor tegenvallers bij de versterking van de Rozenoordbrug en bij de aanbesteding van Knooppunt De Nieuw Meer, € 1,35 miljard ter dekking van de opgave, € 313 miljoen ter dekking van tegenvallers op spoorprojecten vermeld in de hierna volgende tabel.

| | | |
|---|---|---|
| | | efficiencydoelstelling van ca. € 250 miljoen. Deze middelen worden gedekt door te herprioriteren op aanlegprojecten die worden geraakt door stikstof. De efficiencydoelstelling wordt ingezet ter dekking van de opgave. |
| | | |
| **Aanlegportefeuille** | **2.668** | |
| Wegen | 2.226 | |
| - Waarvan risicoreserveringen | 1.790 | Vanwege marktgevoelige informatie wordt er niet ingegaan op afzonderlijke risicoreserveringen, maar het is o.a. nodig om te voldoen aan wettelijke verplichtingen m.b.t. geluid, herbeplanting en verwachte meerkosten (met name door langere procedures en prijsstijgingen) bij diverse realisatieprojecten. Dit leidt vanaf 2024 tot extra verplichtingen en uitgaven. |
| - A15 Maasvlakte – Vaanplein | 27 | Dit betreft het dekken van een tegenvaller op de A15 Maasvlakte-Vaanplein. Dit betreft een tegenvaller binnen het lopende DBFM contract in 2023. |
| - A16 Rotterdam | 38 | Er is sprake van een tegenvaller in de uitvoering van de realisatie van het project in 2023. |
| - A27 Houten – Hooipolder | 157 | Er is sprake van een aanbestedingstegenvaller op contract Zuid en contract Noord. Daarnaast zijn de budgetten geïndexeerd. Op basis van het toevoegen van het budget zijn de contracten voor dit project dit voorjaar reeds gegund. |
| - A7 Zuidelijke Ringweg Groningen | 13 | Er worden meerkosten verwacht bij de uitvoering van het project in 2023. |
| - A2 Vonderen – Kerensheide | 9 | Betreft dekking van een deel van de aanbestedingstegenvaller. Op basis van het toevoegen van het budget aan dit project is het contract voor dit project dit voorjaar reeds gegund. |
| - Rotondes Zeeland | 3 | Budget voor de aansluiting van N57/N59: Serooskerke (Schouwen Duiveland). |
| - PFAS kosten | 1 | Op diverse wegprojecten is sprake van extra uitgaven in 2023 i.v.m. PFAS. |
| - Voorfinanciering terugsluis Vrachtwagenheffing | 170 | Voor de terugsluis Vrachtwagenheffing wordt er € 170 miljoen gereserveerd. Dit wordt o.a. ingezet voor de subsidie AanZet en stimulering private laadinfra. De totale reservering wordt teruggefinancieerd in de jaren 2026-2027. |
| - Gebiedsprogramma's | 6 | T.b.v. het voortzetten van de lopende gebiedsprogramma's. Dit budget is nodig ter financiering van programmaorganisatie en onderzoeken. |
| - Modaliteitsspecifiek budget | 11 | Per modaliteit is er een klein budget per jaar ter dekking van (kleine) tegenvallers (€ 15 miljoen.). Het betreft een aanvulling van dit budget voor 2024. |
| Spoor | 313 | |

| | | |
|---|---|---|
| - Waarvan risicoreserveringen | 179 | Vanwege marktgevoelige informatie wordt er niet ingegaan op afzonderlijke risicoreserveringen, maar het is o.a. nodig om te voldoen aan wettelijke verplichtingen m.b.t. brandveiligheid, het nakomen van afspraken met de provincie Limburg over de decentralisatie van treindiensten en de provincie Zuid-Holland over de Merwede Lingelijn. Dit leidt vanaf 2024 tot extra verplichtingen en uitgaven. |
| - Afschaling dienstregeling | 35 | De NS heeft de dienstregeling afgeschaald met ca. 10%. Dit zal ook gaan leiden tot minder inkomsten uit de gebruiksvergoeding van ca. € 35 miljoen. Vooralsnog speelt dit voor de jaren 2022 (afrekening in 2023) en 2023 (afrekening in 2024), maar loopt mogelijk door tot en met 2025. De gebruiks-vergoedingstarieven voor 2026 en verder zijn nog niet vastgesteld. |
| - TVOV | 65 | IenW biedt het OV een transitieregeling voor 2023. |
| - Modaliteitsspecifiek budget | 10 | Per modaliteit is er een klein budget per jaar ter dekking van (kleine) tegenvallers (€ 15 miljoen). Het betreft een aanvulling van dit budget voor 2024. |
| - Gebiedsprogramma's | 6 | T.b.v. het voortzetten van de lopende gebiedsprogramma's. Dit budget is nodig ter financiering van programmaorganisatie en onderzoeken. |
| - Treindetectie | 18 | De financiering is nodig om de huidige, in vergelijking met het buitenland verouderde en matig functionerende treindetectie bij overwegen te verbeteren, zodat modern, duurzaam treinmaterieel dat voldoet aan de eisen die de Europese wetgeving stelt, ook op het Nederlandse spoorwegnet toegelaten kan worden. |
| Vaarwegen | 129 | |
| - Waarvan risicoreserveringen | 101 | Vanwege marktgevoelige informatie wordt er niet ingegaan op afzonderlijke risicoreserveringen. Dit leidt vanaf 2024 tot extra verplichtingen en uitgaven. |
| - Zeetoegang IJmond | 3 | De verwachting is dat er € 3 miljoen minder binnenkomt aan ontvangsten dan begroot. Het tekort aan projectbudget wordt in 2023 aangevuld t.b.v. de realisatie. |
| - Averijhaven | 10 | Er is een tegenvaller bij het verwijderen van de baggerspecie. Het betreft een aanvulling van het projectbudget in 2023. |
| - Kanaal Gent – Terneuzen | 3 | Er is een tegenvaller bij de verkeersbegeleiding van het kanaal Gent - Terneuzen. Het betreft dekking voor werkzaamheden in 2023 en 2024. |
| - MOC Kustwacht | 8 | Het Rijksvastgoedbedrijf meldt een tegenvaller op het project MOC Kustwacht. Op basis van de |

| | | |
|---|---|---|
| | | verdeelsleutel voor project MOC Kustwacht zijn de meerkosten voor IenW ca. € 8 miljoen. |
| - PFAS kosten | 1 | Het dekken van meerkosten PFAS bij realisatieprojecten in 2023. |
| - Modaliteitsspecifiek budget | 3 | Per modaliteit is er een klein budget per jaar ter dekking van (kleine) tegenvallers (€ 15 miljoen). Het betreft een aanvulling van dit budget voor 2024. |
| | | |
| **Opgave Mobiliteitsfonds** | **1.987** | |
| - Bijdrage generaal beeld | 1.987 | Om de Rijksfinanciën te beheersen heeft het Kabinet dit voorjaar besloten tot een Rijksbrede dekkingsopgave. Het Mobiliteitsfonds draagt t/m 2036 voor een bedrag van circa € 2 miljard bij aan de invulling van deze Rijksbrede dekkingsopgave. Daarnaast is vanaf 2037 structureel € 150 mln. per jaar gekort op het Mobiliteitsfonds. |
| | | |
| **Totaal** | **ca. 6.000** | |

*Tabel 2. Gekorte budgetten op het Mobiliteitsfonds (waar worden de middelen voor de schuif en de opgave vandaan gehaald)*

In de volgende tabel wordt aangegeven met welke middelen voorzien wordt in de financiële opgave, zoals geschetst in de tabel hierboven. Onderdeel daarvan zijn de gepauzeerde projecten in het MIRT.

| | **Bedrag (€ miljoen)** |
|---|---|
| **Wegen** | 3.367 |
| *Budgetten van gepauzeerde projecten* | |
| - N35 Wijthmen – Nijverdal | 94 |
| - A9 Rottepolderplein | 29 |
| - A58 Breda – Tilburg | 36 |
| - A27 Zeewolde – Eemnes | 20 |
| - A15 Papendrecht – Gorinchem | 650 |
| - A2 Deil – Den Bosch – Vught | 775 |
| - Rijksbijdrage NRW Utrecht | 172 |
| - InnovA58 Annabosch – Galder | 44 |
| - Innovaties InnovA58 | 52 |
| - A67 Leenderheide – Geldrop | 138 |
| - A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren | 5 |
| - A1/A30 Barneveld | 68 |
| - A4 Haaglanden – N14 | 585 |
| - A1/A28 Knooppunt Hoevelaken | 686 |
| *Overige budgetten* | |
| - Afromen tolreservering A12/A15 | 13 |
| | |
| **Vaarwegen** | 497 |
| *Budgetten van gepauzeerde projecten* | |

| | |
|---|---|
| - Volkeraksluizen | 167 |
| - Kreekraksluizen | 277 |
| - Vaarweg IJsselmeer – Meppel | 30 |
| *Overige budgetten* | |
| - Toekomstvisie Waal | 3 |
| - Splitsing Hollandsch Diep – Dordtsche Kil | 10 |
| - Capaciteitsuitbreiding Merwedes | 12 |
| | |
| **Spoor** | 313 |
| - OV-verbinding A'dam – H'meer (ter dekking van tekorten) | 313 |
| - OV-verbinding A'dam – H'meer (ter dekking van de opgave) | 1.350 |
| | |
| **Overigen** | |
| - Extrapolatieruimte 2037 (ter dekking van de opgave) | 400 |
| **Totaal** | **ca. 6.000** |

**Nadere informatie over de gepauzeerde projecten**

*Financieel*
Onderstaand overzicht geeft inzicht in de budgetten van de gepauzeerde projecten.

*Tabel 3. Budget gepauzeerde projecten.*

| **Project** | **Vorig budget (voor afroming) (€ miljoen)** Deels inclusief bijdragen derden en realisatiebudgetten voor (naderende) contractuele verplichtingen | **Huidig budget (na afroming en prijsbijstelling) (€ miljoen)** Deels inclusief bijdragen derden en realisatiebudgetten voor (naderende) contractuele verplichtingen | **Resterend planflexibel budget (prijspeil 2023) (€ miljoen)** |
|---|---|---|---|
| N35 Wijthmen – Nijverdal (Oost) | 109 | 15 | 15 |
| A9 Rottepolderplein (Noordwest) | 34 | 5 | 5 |
| A58 Breda – Tilburg (Zuid) | 59 | 24 | 7 |
| A27 Zeewolde – Eemnes (Noordwest) | 23 | 3 | 3 |
| A15 Papendrecht – Gorinchem (Zuidwest) | 778 | 134 | 104 |
| A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught (Zuid) | 891 | 122 | 122 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Rijksbijdrage Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) (Noordwest) | 198 | 27 | 27 |
| InnovA58 Annabosch – Galder (Zuid) | 50 | 7 | 7 |
| Innovaties InnovA58 (Zuid) | 59 | 8 | 8 |
| A67 Leenderheide – Geldrop (Zuid) | 211 | 77 | 24 |
| A1/A35 Knooppunt Azelo – Buren (Oost) | 5 | 1 | 1 |
| A1/A30 Barneveld (Oost) | 90 | 23 | 12 |
| A4 Haaglanden – N14 (Zuidwest) | 732 | 153 | 92 |
| A1/A28 Knooppunt Hoevelaken (Noordwest) | 1.145 | 473 | 64 |
| Volkeraksluizen (Zuidwest) | 167 | 0 | 0 |
| Kreekraksluizen (Zuidwest) | 277 | 0 | 0 |
| Vaarweg IJsselmeer – Meppel | 30 | 0 | 0 |

- Voor de projecten A67 Leenderheide – Geldrop (Zuid), A4 Haaglanden – N14 (Zuidwest) en A1/A28 Knooppunt Hoevelaken (Noordwest) zijn er reeds eerder realisatiebudgetten overgemaakt naar Rijkswaterstaat voor (naderende) contractuele verplichtingen. Dit betreft een totaal van € 440 miljoen.
- De projecten A27 Zeewolde-Eemnes, N35 Wijthmen-Nijverdal, A58 Breda-Tilburg, A15 Papendrecht-Gorinchem, A67 Leenderheide-Geldrop, A1/A30 Barneveld, A1/A28 knooppunt Hoevelaken kennen een geraamde of reeds ontvangen regionale bijdrage. De bedragen in kolom 2 en 3 zijn inclusief deze regionale bijdragen, met uitzondering van de N35 Wijthmen-Nijverdal en A27 Zeewolde-Eemnes

Bij de te pauzeren wegenprojecten is het *planflexibele* budget met een vast percentage naar beneden bijgesteld. Per project resteert circa 13% van het planflexibele deel van het budget. Dit resterende bedrag is opgenomen in de kolom 'Resterend budget (prijspeil 2023)'.

Het planflexibele budget van IenW is bepaald door van het totale projectbudget twee posten af te trekken: 1) geraamde of reeds ontvangen bijdragen van derden en 2) realisatiebudgetten die Rijkswaterstaat reeds tot haar beschikking heeft voor (naderende) contractuele verplichtingen.

Het totale budget dat in de begroting resteert bij projecten bedraagt in een enkel geval meer dan de eerder genoemde 13%. Dat komt doordat de twee bovengenoemde posten onderdeel zijn van het totale budget. Twee uitzonderingen hierop vormen de N35 Wijthmen-Nijverdal en A27 Zeewolde-Eemnes. Bij deze

projecten zijn in het verleden afspraken gemaakt over een regionale bijdrage. Deze bijdragen zijn echter nog niet geraamd in de begroting van IenW.

Voor het resterende budget geldt dat deze in eerste instantie ingezet wordt voor noodzakelijke opgaven die eigenstandige uitvoering vragen nu projecten pauzeren. Het gaat dan met name om onderhouds- of vervangings- en renovatieopgaven die deel uitmaakten van de projecten. Rijkswaterstaat brengt deze op dit moment in beeld.

**Vervolgproces met de regio's**
Tot aan de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOL's) van 13 tot 22 juni 2023 is een intensief proces doorlopen met de regio's. Hierover bent u met de brief van 24 augustus nader geïnformeerd[8]. Na de BOL's zijn nog diverse overleggen met de regio geweest, vooral om invulling te geven aan de afspraak een helder, integraal en gemeenschappelijk vervolgproces in te richten. Op verzoek van de regio en het IPO werken we daarbij samen in drie acties.

Voor de projecten wordt verder in kaart gebracht wat de implicaties van het pauzeren van de projecten op project- en netwerkniveau zijn. Binnen deze actie wordt ook het mogelijke handelingsperspectief besproken om de individuele projecten op termijn weer te kunnen herstarten. Daarnaast is er binnen dit blok aandacht voor de acht projecten waarvan IenW verwacht dat daar nog binnen afzienbare tijd oplossingen voor gevonden kunnen worden, gezien de beperkte omvang van de stikstofdepositie.

De restbudgetten zijn op het MF gekoppeld aan het specifieke project en daarmee beschikbaar om dit project op termijn weer te kunnen uitpakken. Ten tweede ontwikkelen Rijk en regio samen een afweegkader over onder welke criteria aanwending van beschikbare restbudgetten mogelijk is. Hierbij wordt ook een scope voor de mobiliteitstransitie betrokken. Eventuele maatregelen kunnen enkel uit restbudgetten worden bekostigd. Vertrekpunt daarbij is dat alternatieve maatregelen op een structurele wijze bijdragen aan het mitigeren van problematiek die blijft liggen of ontstaat als gevolg van het pauzeren van het aanlegproject.

Voor instandhouding wordt gekeken of de lopende overleggen met Rijkswaterstaat over de afstemming op de instandhoudingsopgave nog tot vragen leiden. In aanloop naar het Bestuurlijk Overleg MIRT zal Rijkswaterstaat met de regionale partners uit de MIRT-cyclus en met de marktpartijen het gesprek voeren over mogelijke slimme koppelingen en efficiency tussen de regionale opgave en de RWS-programmering van werkzaamheden tot en met 2030. Ook de motie Krul/Van der Graaf[9] over het onderhoud en de instandhoudingsopgave integreren in alle onderdelen van de MIRT-cyclus en de motie Stoffer/Koerhuis[10] over een afwegingskader voor de programmering van vervangings- en renovatieprojecten worden hierin meegenomen. Conform afspraak bespreekt Rijkswaterstaat dit najaar haar planning met de regio's.

Begin oktober vindt opnieuw een landelijk bestuurlijk overleg plaats over de herprioritering om de voortgang te bespreken. Naar verwachting kunnen dan tijdens de landsdelige BO's MIRT van 6 tot en met 9 november verdere afspraken

[8] Kamerstuk 36 200 A, nr. 100
[9] Kamerstuk 29 385, nr. 131
[10] Kamerstuk 29 385, nr. 128

worden gemaakt over de te pauzeren projecten, de opzet voor het afweegkader voor de besteding van restbudgetten, de programmering van instandhouding en de planning voor de komende jaren. In de MIRT-brief van dit najaar zal de Kamer nader geïnformeerd worden over deze afspraken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

W.G. Brussaard

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143655
BRUSSAARDW@Noord-Holland.nl



**Verzenddatum**

04 OKT. 2023

**Kenmerk**
2113299/2113302

**Uw kenmerk**

**Betreft: Gevolgen Miljoenennota 2024 voor doortrekken Noord/Zuidlijn**

Geachte leden,

Hierbij informeren wij u over de Kamerbrief van 19 september 2023 over de Miljoenennota en Rijksbegroting 2024 en de betekenis van het verminderen van de rijksbijdrage voor het MIRT-project doortrekken van de Noord/Zuidlijn tot Hoofddorp (officieel: Openbaar Verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer). Als regio[1] zijn wij hierdoor overvallen. Wij verwijzen naar de bijgevoegde kamerbrief (bijlage 1) van het Kabinet waarin de betekenis van deze vermindering uitgebreider is verwoord.

**Bezuinigingstaakstelling en herprioritering**
Op 19 september 2023 heeft het Kabinet de Miljoenennota 2024 gepresenteerd met een pakket aan taakstellingen en bezuinigingen. Onderdeel hiervan is het verminderen van de rijksbijdrage voor de realisatie van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Om hiermee de algemene bezuinigingstaakstelling van €2 miljard door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) te kunnen dekken. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn is onderdeel van een samenhangend investeringspakket met afspraken over Zuidasdok en het sluiten van de Ringlijn dat in het BO MIRT op 11 november 2022 met het landsdeel Noordwest is afgesproken.

Het Rijk gaat €1,663 miljard van de totale rijksbijdrage van €4,1 miljard voor het investeringspakket gebruiken voor de bezuinigingstaakstelling (€1,35 miljard) en heprioritering (€313 miljoen aanleg spoor). Uit de Kamerbrief blijkt het traject van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn op het laatste moment is toegevoegd aan de herprioriteringsopgaven van het ministerie van IenW. De regio is bovendien verrast dat tegen de

[1] Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam, gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer, Schiphol, SADC en NS

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

MIRT-afspraken in, een deel van de verminderde rijksbijdrage wordt benut voor het dekken van tekorten voor het spoor (circa €300 miljoen). In het MIRT 2022 is afgesproken dat de rijksbijdrage voor de doortrekking Noord/Zuidlijn alleen benut mag worden voor het dekken van tekorten op Zuidasdok.
In de afgelopen periode hebben zich binnen het project Zuidasdok tegenvallers voorgedaan bij de Rozenoordbrug en bij de aanbesteding van het knooppunt De Nieuwe Meer. Het Rijk heeft hiertoe € 189 miljoen overgeheveld van het doortrekken Noord/Zuidlijn naar Zuidasdok. In totaal is de bijdrage van het Rijk voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn verminderd met € 1,852 miljard.

**MIRT-Afspraken blijven staan en MIRT-verkenning gaat door**
De bewindslieden benadrukken in hun brief dat nut en noodzaak van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn niet ter discussie staan. Zij wijzen op het belang van het doortrekken van de Noord/Zuidlijn voor de spoorcapaciteit, de regionale ontwikkeling en het feit dat het project een van de pijlers is om de woningbouwopgave in de Metropoolregio Amsterdam te realiseren. Het Rijk gaat samen met de regio door met MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer. Dit om "zo mogelijk te komen tot een beoogde voorkeursbeslissing in 2025."

Wij blijven samen met onze regionale partners in het project inzetten op de gemaakte afspraken in het bestuurlijk overleg MIRT van 11 november 2022. De opgave om de regionale, nationale en internationale bereikbaarheid via trein en metro te verbeteren blijft onverminderd groot, net zoals de daaraan verbonden verstedelijkingsopgave.

**Tot slot**
Onze lijn is: de MIRT-verkenning gaat door en de partners vertrouwen erop dat een nieuw Kabinet de uitname herstelt. Samen met de regiopartners is daarom afgesproken kennis te nemen van deze ontwikkelingen en in te gaan op uitnodigingen van het Rijk om hierover verder in gesprek te gaan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n): Brief Herprioritering Mobiliteitsfonds/MIRT

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13195 |
| **Extern Zaak ID** | 2104100 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 13.e |
| **Titel** | Mobiliteit: Aanbevelingen uit evaluatie N247 (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BU/INFRA |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

**Toelichting**

GS hebben kennis genomen van de aanbevelingen die voortkomen uit de evaluatie van de N247 en delen deze via een brief met PS.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
E.J. Heerschop
BU/BHR

Telefoonnummer +31235143321
eric.heerschop@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
11 OKT. 2023

**Kenmerk**
2104100/2113802

**Uw kenmerk**

**Betreft: Procesevaluatie project N247-16**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Procesevaluatie project N247-16 en aanbevelingen.

## Inleiding

Het projectonderdeel Het Schouw (N247-16) is in oktober 2021 door Gedeputeerde Staten terugverwezen naar de studiefase. Het daar geplande ontwerp voor drie onderdoorgangen kon niet volgens plan en budget worden uitgevoerd omdat de grondwaterstand ca. 1,5 meter hoger was dan wat het referentieontwerp vermeldde. De aannemer gaf aan dat – met een gewijzigd ontwerp – de aanleg van de drie onderdoorgangen circa € 27 miljoen duurder zou worden. Hierover bent u geïnformeerd middels de brief met kenmerk 1702980/1703015.

Gedeputeerde Staten besloten in oktober 2021 ook om samen met de hoofdaannemer te zoeken naar oplossingen en daarbij voornemens te zijn om het realisatiecontract met de hoofdaannemer op te zeggen.

Op 29 november 2021 heeft de gedeputeerde Mobiliteit in een besloten vergadering de situatie aan de commissieleden toegelicht. De aanwezige statenleden verzochten om na te gaan waar in het proces het verschil over de grondwaterstanden is ontstaan en hoe dit in de toekomst voorkomen kan worden. De gedeputeerde zegde toe de aanbevelingen uit deze evaluatie te delen met Provinciale Staten. Hieronder nemen we PS mee in de aanbevelingen uit de door een externe partij uitgevoerde evaluatie.

De evaluatie bestond uit het interviewen van betrokken medewerkers bij het project en het bestuderen van documenten. Het rapport zelf is niet openbaar omdat onderwerpen te herleiden zijn naar betrokken personen. Het externe bureau komt op basis van de evaluatie met zeven aanbevelingen die in dit memo worden toegelicht. Een aantal is al

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

opgepakt en de verbeteringen zijn in de werkwijze van de provincie geborgd. Andere werken door in de toekomstige aanpak van projecten.

**Aanbevelingen reeds doorgevoerd**

Uit de evaluatie bleek dat in dit project op een aantal momenten de overdracht van informatie niet goed verlopen is. Om dit in de toekomst te voorkomen zijn onderstaande aanbevelingen als quick wins binnen de directie B&U doorgevoerd.

1. Het bijhouden van een register met bevindingen op documenten. Zo wordt de voortgang van het project digitaal vastgelegd en gemonitord. Acties worden in dit register op naam zichtbaar en blijven staan bij de overgang naar een volgende projectfase.
2. Het voeren van projectgesprekken bij de overgang naar een volgende fase. Collega's die niet betrokken zijn bij het project kunnen met een frisse blik vragen stellen over het project en de documenten.
3. Het streven naar een stabiele bezetting van de projectteams. Wisselingen van personeel betekent dat nieuwe teamleden zich de kennis en informatie van het project eigen moeten maken. Daarom zet de provincie in op het werven van vast personeel en het beperken van het inhuren van capaciteit. Met de krappe arbeidsmarkt wordt het steeds lastiger om vaste medewerkers te werven. Om wisselingen in een projectteam te voorkomen, wordt zo veel mogelijk ingehuurd op basis van contracten voor de projectduur of een fase van het project.

**Aanbevelingen die worden opgepakt**

Uit de evaluatie kwam een aantal aanbevelingen naar voren waar scherper op gestuurd kan worden tijdens het realiseren van een project.

1. Stabiele scope. Het project N247-16 kende vele wijzigingen gedurende de voorbereiding. Meerdere onderdelen in het project werden gewijzigd of vielen af. De aanbeveling is om vóórdat een project wordt opgepakt in de uitvoering eerst een duidelijke opdracht met bijbehorende scope op te stellen.
2. Benoem en onderken in een vroeg stadium risico's. Het wegwerken van de risico's brengt scherpte in de opgave die uitgevoerd moet worden. Als gevolg van deze aanbeveling wordt de huidige werkwijze aangevuld met een aangescherpte vorm van risicomanagement.
3. Plan meer tijd in voor de nota van inlichtingen, een document dat antwoorden geeft op vragen van aannemers over het project. Tijdens een aanbestedingstraject liggen de deadlines vast voor het leveren van die nota van inlichtingen en het inleveren van de aanbiedingen door aannemers. Bij het project N247-16 stelden aannemers honderden vragen die in een korte tijd beantwoord moesten worden. We leerden dat deze vragen gedurende de aanbesteding waardevolle inzichten kunnen opleveren. Om alle vragen te kunnen beantwoorden is meer tijd nodig dan nu wordt ingepland in deze fase.
4. Voer minstens een jaar voorafgaand aan een projectuitvoering peilbuismetingen uit, zowel in het projectgebied als op enige afstand daarvan. Controleer of streefpeilen stabiel zijn en gebruik naast een

(3D-)grondwatermodel ook analyses van geohydrologisch specialisten bij de interpretatie van de gegevens. Houd in ontwerpgrondwaterstanden rekening met de potentiële veranderingen.

**Verdere verloop van het project**

We hopen u met het bovenstaande voldoende geïnformeerd te hebben over de aanbevelingen uit de evaluatie. Om zoveel mogelijk vertraging te voorkomen, is het project inmiddels opgedeeld in twee delen. Het definitieve ontwerp van de hoofdaannemer voor het noordelijk deel van het project wordt uitgewerkt en later dit jaar aanbesteed. Dat betreft het deel tussen Monnickendam en de aansluiting bij de N244 in Edam-Volendam. In een studie wordt gekeken naar wat de beste oplossing is voor de kruising bij Het Schouw. Onder andere via het iMPI wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang van het project.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

E.A.S. Rommel

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13410 |
| **Extern Zaak ID** | 2119333 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 13.f |
| **Titel** | Mobiliteit: Reisverslag werkbezoek Stockholm 8-9 juni 2023 (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BU/BSP |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

**Toelichting**

Gedeputeerde Olthof heeft op 8 en 9 juni van dit jaar een werkbezoek afgelegd aan Stockholm waar hij de Leadership Summit en politieke werkgroep van POLIS heeft bijgewoond. In het reisverslag wordt terugkoppeling gedaan over wat daar is besproken en de inbreng ie de gedeputeerde heeft geleverd.

Document 2119333/2119342

# Verslag werkbezoek Stockholm 8-9 juni 2023

*Slimme, schone en veilige mobiliteit*

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

In 2021 is de politieke werkgroep ingesteld door POLIS om verkozen vertegenwoordigers bij elkaar te brengen om ervaringen uit te wisselen en duurzame mobiliteit te bevorderen. De gedeputeerde is lid van deze werkgroep, samen met politieke vertegenwoordigers van grote steden en regio's in Europa, zoals Brussel, Parijs, Barcelona, Baden-Württemberg, Berlijn, Praag en Londen.

Tijdens de bijeenkomsten van de werkgroep wordt veel relevante kennis uitgewisseld en worden interessante en nuttige connecties gelegd tussen de politici en hoge ambtenaren. De steden en regio's die deelnemen staan allen voor dezelfde (politieke) uitdagingen en uitwisseling van ervaringen en best practices is behulpzaam om deze uitdagingen in de Noord-Hollandse context het hoofd te bieden. Dit kan ook helpen bij de voorbereiding van Europese subsidieaanvragen die we in het kader van de Focus Smart Mobility willen doen.

## Context

Mobiliteit is verantwoordelijk voor een aanzienlijk deel van de CO2-uitstoot in de regio. Daarnaast heeft congestie negatieve gevolgen voor leefbaarheid en lokale economie, bestaande brandstofbronnen vormen een risico voor veiligheid en gezondheid en blijft daarnaast verkeersveiligheid een belangrijk thema. Daarom heeft Jeroen Olthof, gedeputeerde van de Provincie Noord-Holland, op 8 en 9 juni een bezoek gebracht aan Stockholm, de eerste stad die een klimaatneutraal contract heeft opgesteld, om mee te doen aan de Leadership Summit en de politieke werkgroep.

## Leadership Summit

Op donderdag 8 juni bezocht de gedeputeerde de Leadership Summit van POLIS om verschillende thema's te bespreken: de toekomst van duurzaam transport, hoe we de publieke en private sector samenbrengen om $CO_2$-emissies te reduceren, een einde maken aan onze afhankelijkheid van auto's en hoe we leefbaarheid en gelijkheid centraal stellen.

De Leadership Summit bracht lokale vertegenwoordigers van steden en regio's uit Europa in contact met internationale organisaties, zoals de OECD (Organisation for Economic Co-operation

and Development) en Europese Commissie, sectorvertegenwoordigers zoals de European Cyclists Federation, Cycling Industries en Walk21, marktleiders zoals Google en start-ups zoals Streetscape, een bedrijf dat o.a. interactieve 2d en 3d kaarten maakt.



Drie discussie thema's stonden centraal tijdens de Summit: het opschalen van elektrische mobiliteit, het overwinnen van auto-afhankelijkheid en het veiligstellen van een rechtvaardige mobiliteitstransitie. Er is de laatste jaren veel vooruitgang geboekt op het gebied van elektrificatie, als voorbeeld het grote aanbod van elektrische personenvoertuigen, bussen, fietsen en laadoplossingen. Echter, hoewel elektrificatie een belangrijke rol speelt in het decarboniseren van steden, is er een eerlijk gesprek nodig over de toekomst van stedelijke en regionale mobiliteit. Op dit moment is namelijk in veel Europese steden meer dan de helft van de vervoersruime (op de grond) gewijd aan de auto. Het verminderen van het aantal privé-auto's kan immers zorgen voor schonere lucht, veiligere wegen en meer openbare ruimtes. Zoals de strategie van Stockholm zelf aangeeft: we moeten steden worden met auto's, niet voor auto's. Daarnaast werd ook gekeken naar het belang van hernieuwde aandacht voor een rechtvaardige mobiliteitstransitie, waarbij er gezorgd moet worden dat duurzaamheidsagenda's rekening houden met het hele spectrum van gebruikersbehoeften.

De leadership Summit was een kans voor publieke en private samenwerking. Duurzame stedelijke mobiliteitsagenda's kunnen uiteindelijk alleen uitgewerkt worden door deze samenwerking. Hierbij ligt de verantwoordelijkheid ook bij beide sectoren, niet alleen de publieke sector. Uiteindelijk was de top ook een call to action voor de gehele mobiliteitssector: werk sneller en met meer durf.

**Politieke werkgroep**

Op vrijdag 9 juni bezocht de gedeputeerde de politieke werkgroep van POLIS om de belangrijkste uitdagingen voor stedelijke beleidsmakers en mogelijkheden voor onderlinge samenwerking te onderzoeken.

Steden en regio's in het POLIS netwerk groeien steeds meer naar wat ze moeten zijn: ruimtes voor mensen. Maar tegelijkertijd blijken de herverdeling van straatruimte en het bestrijden van de afhankelijkheid van auto's politiek ingewikkelde kwesties te zijn. Voor hernieuwd vertrouwen en het opbouwen van duurzame coalities met burgers moeten beleidsmakers (internationaal) samenwerken.




Tijdens de werkgroep kwamen lokale vertegenwoordigers bijeen om samen te werken in een interactieve workshop om te kijken naar empirisch onderbouwde beleidsvorming, samenwerking met de private sector en burgers, veiligstellen van overheidsfinanciering en het stimuleren van particuliere investeringen.

Nu elektrificatie vordert, actieve mobiliteit hoger op de agenda staat en het openbaar vervoer weer aantrekt, gaat het de goede kant op met de stedelijke mobiliteit. We moeten echter waakzaam blijven: De komende decennia zullen een aantal ongelooflijk ambitieuze doelstellingen op het gebied van decarbonisatie en modal split met zich meebrengen, terwijl toegankelijkheid en betaalbaarheid velen blijven uitsluiten van duurzame vervoersopties.

De gedeputeerde heeft een presentatie gegeven (zie afbeelding) waarbij hij de noodzaak benadrukte om de mobiliteitsdiscussie breder te voeren dan alleen met steden. Het gaat ook om de mobiliteit tussen steden en in het landelijke gebied. Deze boodschap vond vee weerklank. Ook de steden benadrukten dat het achterland van groot belang is voor het functioneren van de stad.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

J.C. de Veer

BU/BSP

Telefoonnummer +31651564623

veerj@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

04 OKT. 2023

**Kenmerk**

2119333/2119348

**Uw kenmerk**

**Betreft: Reisverslag werkbezoek gedeputeerde Olthof politieke werkgroep POLIS in Stockholm**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: reisverslag werkbezoek gedeputeerde aan Stockholm in juni 2023.

**Inleiding**

Gedeputeerde Olthof bracht op 8 en 9 juni een bezoek aan Stockholm om de Leadership Summit en de politieke werkgroep van POLIS bij te wonen.

Bij de Leadership Summit op 8 juni kwamen vertegenwoordigers van steden en regio's uit Europa in contact met internationale organisaties, de Europese Commissie, vertegenwoordigers van bedrijven en maatschappelijke organisaties en start-ups. Verschillende thema's kwamen aan de orde: de toekomst van duurzaam transport, hoe we de publieke en private sector samenbrengen om $CO_2$-emissies te reduceren, het overwinnen van de auto-afhankelijkheid en hoe we leefbaarheid en gelijkheid centraal stellen.

Tijdens de politieke werkgroep op 9 juni kwamen lokale vertegenwoordigers bijeen om de uitdagingen van de steden en regio's op het gebied van decarbonisatie, ruimtegebruik en duurzame vervoeropties te bespreken.

De gedeputeerde heeft er hierbij op aangedrongen niet alleen de stedelijke problematiek als uitgangspunt te nemen maar breder te kijken en ook de bereikbaarheid van en naar het platteland mee te nemen. De provincie bestaat immers voor meer dan driekwart uit landelijk gebied, een vitaal gebied dat cruciaal is voor de algehele provinciale economie. Deze boodschap vond veel weerklank in de werkgroep. Ook de andere steden benadrukten dat de regio van groot belang is voor het functioneren van de stad.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Ook met het oog op subsidiëring vanuit Europa van provinciale projecten is dit van belang, onder andere in relatie tot snelle openbaar vervoerverbindingen, mobiliteitshubs, snelle fietspaden, (autonome) shuttleverbindingen, deelmobiliteit en Mobility as a Service oplossingen (MaaS).

Bijgevoegd vindt u het uitgebreide verslag.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13646 |
| **Extern Zaak ID** | 2123854 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 13.g |
| **Titel** | Luchtvaart: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof innovatiemissie Californië (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/RE&E |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **20 november 2023** |

**Toelichting**

Gedeputeerde Olthof zal van 17 tot en met 25 maart 2024 onderdeel uitmaken van een landelijke innovatiemissie op het gebied van duurzame en regionale luchtvaart en afreizen naar Californië. Californië is wereldwijd één van de koplopers op het gebied van Sustainable Air Mobility. Voor deze markt wordt een groot deel aan technologie en beleidskaders in Californië ontwikkeld. De Governor's Office van Californië heeft de gedeputeerde Mobiliteit van Noord-Holland uitgenodigd om de samenwerking op het gebied Sustainable Air Mobility verder uit te breiden. De provincie ziet kansen voor Nederland en nodigt het Nederlandse netwerk uit om mee te reizen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

K. Ruijs

BEL/REE

Telefoonnummer +31235144792
ruijsk@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

18 OKT. 2023

**Kenmerk**

2123854/2123852

**Uw kenmerk**

**Betreft: Reisvoornemen gedeputeerde Olthof innovatiemissie Californië**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Het besluit van ons college over het reisvoornemen van gedeputeerde Olthof naar Californië. Gedeputeerde Olthof zal deelnemen aan een innovatiemissie over duurzame en innovatieve luchtvaart in de periode van 17 maart tot 25 maart naar Californië.

**Inleiding**

De provincie Noord-Holland zet al jaren in op de verduurzaming van mobiliteit vanuit het principe 'Schoon, Slim en Veilig'.

In September 2022 heeft gedeputeerde Olthof een bezoek gebracht aan de Staat Californië als onderdeel van de Nederlandse handelsmissie urban mobility. Tijdens dit bezoek is verkend wat de ontwikkelingen op het gebied van Urban Air Mobility in Californië waren en hoe overheden en kennisinstellingen deze nieuwe vorm van mobiliteit een plek wilden geven in het huidige systeem.

De Governor's Office van Californië heeft de gedeputeerde Mobiliteit van Noord-Holland uitgenodigd om de samenwerking op het gebied Sustainable Air Mobility verder uit te breiden tijdens een tegenbezoek aan Californië. De provincie ziet kansen voor Nederlandse overheden, bedrijven en kennisinstellingen en nodigt dit Nederlandse netwerk uit om mee te reizen.

Gedeputeerde Olthof zal tijdens zijn bezoek inzetten op twee belangrijke doelen:

1. Wat kan Innovatieve duurzame luchtvaart maatschappelijk en economisch voor de provincie betekenen;

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL 0010.03.124.B.08

2. Het delen van de Noord-Hollandse kennis over verkeers- en mobiliteitsmanagement bij grote evenementen delen met specifiek de City of Los Angeles.

*Waarom een Innovatiemissie Sustainable air mobility?*
De mogelijkheden om goederen en mensen duurzaam door de lucht te vervoeren nemen toe. Dat biedt kansen, bijvoorbeeld de ontlasting van het wegennet en een verbeterde bereikbaarheid, maar er zijn ook genoeg uitdagingen, zoals geluidsoverlast, de toegankelijkheid en betaalbaarheid van deze vormen van mobiliteit, congestie in het luchtruim en de inpassing van Sustainable Air Mobility in een integraal mobiliteitssysteem.

Californië is wereldwijd één van de koplopers op het gebied van Sustainable Air Mobility. Voor deze markt wordt een groot deel aan technologie en beleidskaders in Californië ontwikkeld. Talloze Amerikaanse startups verenigen zich om deze technologieën op lokaal niveau te ontwikkelen en toe te passen.

Naast het programma voor Sustainable Air Mobility zullen er ook afspraken worden gemaakt met de partners die de provincie heeft in Californië op het gebied van duurzame mobiliteit. Waaronder Nissan North America, waarmee in 2022 een Letter of Intent is getekend op het gebied van het testen van innovaties op wegen. De gedeputeerde heeft in 2022 samen met Staatssecretaris Heijnen (I&W) gesproken met vertegenwoordigers van de City of LA over het verkeersmanagement tijdens de F1 in Zandvoort. Afgesproken is dat de provincie en de City of LA nader contact zoeken over de kansen van dit verkeers- en mobiliteitsmanagement tijdens de Olympische Spelen in LA 2028.

**Tot slot**
Gezien de relatie en het netwerk dat de Provincie Noord-Holland het afgelopen jaar heeft opgebouwd, en de gedeelde belangen met andere provincies en het Rijk zal de Provincie Noord-Holland een actieve rol in de organisatie van deze innovatiemissie innemen. Het voorstel past binnen de Leidraad voor Internationale zaken die is vastgesteld door GS in November 2020.

U wordt achteraf geïnformeerd over deze reis middels een reisverslag .

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersonen**
Dhr. L. Warmerdam
BEL/MOB

Telefoonnummer +31 23 5145684
Lody.warmerdam@noord-holland.nl



**Verzenddatum**

20 OKT. 2023

**Kenmerk**
2130779/2130791

**Uw kenmerk**

**Betreft: De motie Bikker en de positieve impact voor de OV tarieven 2024**

Geachte leden,

Door middel van deze brief informeren wij u over de gevolgen van de motie Bikker voor het openbaar vervoer in de Noord-Hollandse concessies.

Na veel gezamenlijk lobbywerk vanuit de decentrale overheden, consumentenorganisaties en OV bedrijven, is in de Tweede Kamer een motie aangenomen van kamerlid Bikker[1] De motie verzoekt het Kabinet vanaf 2024 structureel €300 miljoen extra beschikbaar te stellen om het regionale openbaar vervoer betaalbaar en het voorzieningenniveau, zoals de dienstregeling op hetzelfde niveau te houden.

Op 12 oktober 2023 is in het bestuurlijk Nationaal OV-beraad (NOVB-overleg) de mondelinge bevestiging van de Staatssecretaris ontvangen dat de motie Bikker van €300 miljoen *structureel* van aard is en zal worden toegewezen aan het Provinciefonds en voor de vervoersregio's aan de Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer.

Deze structurele middelen zijn heel goed nieuws en maken in de provincie twee belangrijke ontwikkelingen mogelijk:
- De tarieven van het openbaar vervoer in Noord-Holland worden in 2024 niet verhoogd met de eerder aangekondigde11,72 %.
- We kunnen de dienstregeling van het openbaar vervoer in Noord-Holland in de provinciale concessies in stand houden.

**Verdeling 300 miljoen**
De precieze verdeelsleutel waarmee het geld over de provincies en vervoersregio's wordt verdeeld, wordt momenteel landelijk uitgewerkt, waarna er definitieve afspraken worden gemaakt.

*Compensatie in stand houden reizigerstarieven*
Algemeen gezien gaat er tussen de €140 en €150 miljoen van de €300 miljoen per jaar naar de regionale vervoersbedrijven (m.u.v. NS) om hen te compenseren voor het niet verhogen van de reizigerstarieven in het openbaar vervoer. De provincie Noord-Holland vindt de betaalbaarheid

[1] https://www.tweedekamer.nl/zoeken?qry=motie%2036410-29&cfg=tksearch&sta=1&fld_prl_kamerstuk=Moties

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

van het openbaar vervoer van groot belang en is blij met deze extra gelden. In 2024 worden onze vervoerders (Connexxion/Transdev) gecompenseerd. Hiervoor is voor Noord-Holland ongeveer 4,5 miljoen per jaar nodig, wat past binnen de gesprekken over de verdeelsleutel die momenteel gevoerd worden.

*Middelen tegen verdere verschraling openbaar vervoer*
De rest van de 300 miljoen wordt verdeeld over de provincies en de vervoersregio's om verschraling van het regionaal openbaar vervoer tegen te gaan en de dienstregeling in stand te houden. Ook kan het geld gebruikt worden voor het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer. Op basis van de gesprekken over de verdeelsleutel gaan wij uit van een bedrag van ongeveer 4 miljoen voor de provincie Noord-Holland.

In samenwerking met Connexxion/Transdev wordt op dit moment een vervoerplan per concessie opgesteld. De verwachting is dat door de extra financiële middelen het aantal wijzingen per december 2023 minimaal is. Daarnaast werken we samen met Connexxion/Transdev aan de herijking van de concessie Noord-Holland Noord en Gooi en Vechtstreek om het vervoer in deze regio's ook op langere termijn te laten aansluiten bij de vervoersvraag, de beschikbare financiële middelen en de beschikbaarheid van voldoende rijdend personeel. Begin 2024 zullen wij u hierover nader informeren.

*Tenslotte*
Het openbaar vervoer is van groot belang voor het bereikbaar houden van alle regio's en voor de verduurzaming van ons vervoer. Politieke partijen hebben het openbaar vervoer hoog in het vaandel staan. We hopen er op dat er met een nieuw kabinet een nieuwe impuls gegeven wordt aan het openbaar vervoer. We blijven ons dan ook onverminderd inzetten voor bijvoorbeeld een groenticket en afschaffing van BTW op vervoerbewijzen om zo weer meer mensen in de bus te mogen verwelkomen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris voorzitter

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13628 |
| **Extern Zaak ID** | 2068861 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 13.h |
| **Titel** | Mobiliteit: Samenwerkingsovereenkomst laadinfrastructuur II (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

**Toelichting**

Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de samenwerkingsovereenkomst laadinfrastructuur II met de Rijksoverheid en de netbeheerders. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
Maarten Linnenkamp
BEL/MOB

Telefoonnummer +31652524031
m.linnenkamp@mrae.nl



**Verzenddatum**

- 1 NOV. 2023

**Kenmerk**
2068861/2136376

**Uw kenmerk**

**Betreft: samenwerkingsovereenkomst laadinfrastructuur II**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het het aangaan van de samenwerkingsovereenkomst laadinfrastructuur II.

**Inleiding**
Binnen de drie provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht werken overheden sinds 2012 samen aan elektrisch vervoer binnen het samenwerkingsverband MRA-Elektrisch. De provincie Noord-Holland is de bestuurlijk trekker van het project. In het kader van het Klimaatakkoord en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur sloot het samenwerkingsverband in 2020 een overeenkomst met de minister van I&W en Netbeheer Nederland waarin taak- en rolverdeling tussen het Rijk, de regio en de netbeheerder overeen is gekomen met betrekking tot het organiseren van voldoende laadinfrastructuur, deze overeenkomst loopt tot eind 2023. Het ministerie werkt naast MRA-Elektrisch nog met vijf andere regio's samen die het Elektrisch Vervoer (EV) dossier trekken.

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur heeft vorm en uitvoering gekregen in samenwerkingsovereenkomsten I, aflopend op 31 december 2023. In de brief van 15 juni 2022 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer reeds geïnformeerd in te zetten op het vernieuwen van de aflopende samenwerkingsovereenkomsten.

Met inzet van de Partijen landelijk is reeds een laadnetwerk van circa 120.000 (semi) publieke laadpunten en circa 4.500 (semi) publieke snellaadpunten gerealiseerd. De komende jaren zal dit netwerk mee moeten groeien met de laadbehoefte van personen- en

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

bestelvoertuigen, vrachtvoertuigen, scheepvaart en bouwmaterialen. Dit vereist verdere professionalisering van de samenwerking tussen partijen. Het ontstane netwerk en de samenwerking tussen partijen geeft in mindere mate invulling aan de (nieuwe) laadbehoefte voor andere modaliteiten zoals logistiek, scheepvaart en bouwmaterieel.

De laadbehoefte en daaraan gekoppelde benodigde vraag naar netcapaciteit zal na 2030 versneld toenemen. Om in de laadbehoefte van voorgenoemde modaliteiten te voorzien is onder andere behoefte aan hoogvermogenladers die veelal zijn aangesloten op het steeds vollere middenspanningsnet. Daarnaast blijven de lagere netvlakken aandacht vergen; netcongestie zal ook hier ondanks het toepassen van slim laden voor problemen kunnen gaan zorgen.

Dit maakt de opgave voor alle partijen nu en in de toekomst groot en uitdagend en daarmee het belang van het aangaan van een nieuwe overeenkomst belangrijk. In de nieuwe samenwerkingsovereenkomst wordt overeengekomen welke taken en verantwoordelijkheden de samenwerkende overheden en netbeheerders hebben in de transitie. Daarnaast zal er een financiële bijdrage vanuit het rijk zijn aan de regionale samenwerkingsverbanden, de NAL-regio's.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
E.A.S. Rommel

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13581 |
| **Extern Zaak ID** | 2004761 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 13.j |
| **Titel** | Mobiliteit: Gunning aanbesteding publieke snelladers (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimte | 20 november 2023 |

## Toelichting

Met dit besluit stemmen de Gedeputeerde Staten in met de voorlopige gunning van de aanbesteding ‘Publieke Snelladers’ aan Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., NXT 50five B.V. en TotalEnergies Charging Solutions Nederland B.V. Het projectbureau MRA-Elektrisch (MRA-E) heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren en publieke laadinfrastructuur te realiseren. De publieke laadinfrastructuur wordt gerealiseerd door het aangaan van concessieovereenkomsten met laadpaalexploitanten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**

Maarten Linnenkamp

BEL/MOB

Telefoonnummer +31652524031

m.linnenkamp@mrae.nl



**Verzenddatum**

30 OKT. 2023

**Kenmerk**

2004761/2138587

**Uw kenmerk**

**Betreft: gunning aanbesteding Publieke Snelladers**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de voorlopige gunning van de aanbesteding 'Raamovereenkomst Publieke Snelladers' aan Shell Nederland Verkoopmaatschappij B.V., NXT 50five B.V. en TotalEnergies Charging Solutions Nederland B.V.

**Inleiding**

Het projectbureau MRA-Elektrisch heeft als doel elektrisch vervoer in de gemeenten in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht te stimuleren. Een belangrijk onderdeel hierin is het realiseren van publieke oplaadinfrastructuur. Het realiseren van publieke oplaadinfrastructuur gebeurt voornamelijk door het aanbesteden en aangaan van concessieovereenkomsten met marktpartijen. Gemeenten sluiten zich bij een concessieovereenkomst aan en kunnen vervolgens onder begeleiding van het projectbureau MRA-Elektrisch laadpalen in de openbare ruimte laten plaatsen.

Naast de reguliere oplaadobjecten wordt ook de behoefte aan snelladers steeds groter. In de drie deelnemende provincies zijn reeds snelladers aanwezig, maar deze zijn voornamelijk langs snelwegen gerealiseerd. Echter, er is ook behoefte aan snelladers langs n-wegen en binnen gemeentegrenzen, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen of sportlocaties.

Op 1 mei 2023 is daarom een Europese aanbesteding gestart waarin drie concessiehouders worden gezocht die snelladers gaan leveren, installeren, beheren, onderhouden en exploiteren. De aanbesteding heeft als uitgangspunt om drie partijen te contracteren waarover de te realiseren snelladers worden verdeeld en die op die manier gezamenlijk een basisnetwerk aan snelladers zullen realiseren. De drie winnende partijen hebben aanbiedingen gedaan die de beste prijs-kwaliteitverhoudingen kennen. Naast de prijs zijn er twee plannen van aanpak uitgevraagd. Het ene kwaliteitscriterium ziet toe op de wijze waarop zoveel snelladers gerealiseerd kunnen worden, ondanks

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

beperken in beschikbare netcapaciteit. Het tweede kwaliteitscriterium ziet op de dienstverlening aan gebruikers, waaronder prijstransparantie, beschikbaarheid en implementatie van toekomstige ontwikkelingen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13733 |
| **Extern Zaak ID** | 1951524 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 13.k |
| **Titel** | Mobiliteit: Financiële verantwoording Focus Smart Mobility 2022 (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BU/NWG |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **20 november 2023** |

**Toelichting**

Op 17 mei 2021 is de Focus Smart Mobility 2022-2025 door uw Staten vastgesteld. Daarbij is toegezegd PS jaarlijks te informeren over de voortgang. Een inhoudelijke rapportage over de voortgang van de Focus over 2022 is op 25 januari 2023 aan PS voorgelegd. Aan PS is toegezegd de financiële verantwoording na de zomer aan te bieden.

# Financiën



Ref: 1951524/2124887 d.d. 10-2023

In januari 2023 is de Stand van Zaken 2022 Uitvoering Focus Smart Mobility 2022-2025 aan Provinciale Staten van Noord-Holland aangeboden. In de aanbiedingsbrief[1] is aangegeven dat de financiële verantwoording na de zomer zou worden voorgelegd. De totale begroting voor het uitvoeren van de Focus bedraagt € 11 miljoen[2] (tabel 1). Voor de uitvoering van de Focus is bij besluitvorming een bedrag van € 6.800.000 beschikbaar gesteld. Voorts is besloten de resterende middelen uit het Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018 -2021 (€ 1.966.440) toe te voegen aan het nieuwe programma (tabel 1). Aanvullende benodigde middelen worden gezocht in cofinanciering via Europese en Rijkssubsidies en fondsen (€ 2.233.560). Deze verkenning is opgestart. De Focus is tot op heden ingericht op basis van het tot nu toe beschikbaar gestelde budget (tabel 2). In het eerste jaar lag de focus met name op de verdere uitwerking van het programma en de voorbereiding van de projecten.
De uitgaven waren hierdoor nog beperkt. Zoals de planning in de tabel 3 laat zien zullen de uitgaven vanaf 2023 gaan toenemen.

| **Tabel 1: Begroting Focus Smart Mobility 2022-2025** | **Bedragen** |
|---|---|
| Beschikbaar gesteld bij besluitvorming 6-4-2021 | € 6.800.000 |
| Vrijval budget Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018-2021 | € 1.966.440 |
| Nog te verkrijgen via subsidies | € 2.233.560 |
| **Totale begroting Focus Smart Mobility 2022-2025** | **€ 11.000.000** |

| **Tabel 2: Beschikbaar budget naar fase** | **Lange termijn-strategie** | **Leren en ontwikkelen** | **Realiseren** | **Eindtotaal** |
|---|---|---|---|---|
| Beschikbaar gesteld bij besluitvorming 6-4-2021 | € 1.600.000 | € 2.000.000 | € 3.200.000 | € 6.800.000 |
| Vrijval budget Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018-2021 | € | € | € 1.966.440 | € 1.966.440 |
| Totale budget Focus Smart Mobility (reserve 01-10-2022) | € 1.600.000 | € 2.000.000 | € 5.166.440 | € 8.766.440 |
| Realisatie 2022 | € 101.009 | € 166.129 | € 435.968 | € 703.105 |

| **Tabel 3: Budgetverloop Focus Smart Mobility 2022-2025 naar thema** | **2022** Besteding | **2023** Planning | **2024** Planning | **2025** Planning | **Totaal** |
|---|---|---|---|---|---|
| Duurzame gebiedsontwikkeling | € 274.690 | € 198.596 | € 278.939 | € 245.124 | € 997.349 |
| Ketenreis en Maas | € 78.331 | € 16.482 | € 252.053 | € 459.608 | € 806.474 |
| Slimme logistiek | € 142.768 | € 651.643 | € 969.335 | € 735.373 | € 2.499.120 |
| Lange termijn impact digitalisering | € 1.755 | € 131.064 | € 427.230 | € 520.890 | € 1.080.938 |
| Connected infra en verkeer | € - | € 182.176 | € 532.672 | € 337.046 | € 1.051.894 |
| Werken, evenementen en recreatie | € 32.235 | € 220.540 | € 340.157 | € 334.938 | € 927.870 |
| Data en automatisering voertuigen | € 173.327 | € 380.757 | € 389.103 | € 459.608 | € 1.402.795 |
| **Totaal** | **€ 703.105** | **€ 1.781.258** | **€ 3.189.488** | **€ 3.092.589** | **€ 8.766.440** |

Provincie Noord-Holland

[1] Kenmerk 1951524/1951528 d.d. 25 januari 2023
[2] Voordracht met Kenmerk: 1562568/1580536 d.d. 6 april 2021

december 2022

# Stand van zaken
# Uitvoering Focus Smart Mobility 2022-2025

Ref: 1951524/1951541 d.d. 12-2022

Klik buttons voor meer info

## 2 Themaplannen

- Duurzame gebiedsontwikkeling
- Ketenreis en MaaS
- Slimme  logistiek
- Data en automatisering voertuigen
- Connected infra en verkeer
- Werken, evenementen en recreatie
- Lange termijn impact digitalisering

## 3 Eerste resultaten

- Auto van de Straat
- Duurzaam Slim Verkeersmanagement
- Hubstrategie
- Connected Transport Corridors
- ROMO (Road Monitoring)
- Regionale Werkplaats Deelmobiliteit
- Hubs Alkmaar en Haarlem Nieuw Zuid
- Verkenning MaaS




## 1 Mobiliteitstransitie

## 4 Samenwerking

Provincie Noord-Holland

# De Focus Smart Mobility en de mobiliteitstransitie

De Focus Smart Mobility is een onderdeel van Perspectief Mobiliteit. Hierin staan het verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit centraal.

De inzet van Smart Mobility-toepassingen biedt kansen bij het aanpakken van de opgaven rondom de klimaat- en energietransitie, woningbouw en bereikbaarheid. De effecteninschatting die voor het opstellen van de Focus Smart Mobility is gemaakt, laat zien welke potentie Smart Mobility hiervoor heeft.

## Veranderen

Het inzetten op een verschuiving van gebruik van vervoerwijzen richting duurzame modaliteiten (lopen, fiets, OV, water) door in deze modaliteiten te investeren en het inzetten op mobiliteits-management

TERUG NAAR TITELBLAD






## Verminderen

Het verminderen van (de groei van) mobiliteit door minder te reizen, door slimme ruimtelijke ordening, en het verminderen van piekdrukte door meer buiten de spits te reizen.

## Verbeteren

Het beter benutten van beschikbare infrastructuurnetwerken, verduurzaming van voertuigen en verbeteren van de verkeersveiligheid.

Provincie Noord-Holland

# Zeven thema's voor het uitvoeren van de Focus

De Focus Smart Mobility is onderverdeeld in 7 thema's, die allemaal bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Elk thema vloeit voort uit de taken die de provincie Noord-Holland heeft op het gebied van mobiliteit, en werkt aan de lange termijn strategie, leren en ontwikkelen of realiseren.



# Duurzame gebiedsontwikkeling






**Wat houdt het thema in?**
Het thema Duurzame gebiedsontwikkeling richt zich op de inzet van meer duurzame vervoerwijzen in de ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling. Daarnaast werkt het thema aan de bereikbaarheid tussen stad en het landelijk gebied door de aanleg van regionale mobiliteitshubs.

**Wat willen we bereiken?**
- Structureel aandacht schenken aan Smart Mobility-toepassingen en duurzame mobiliteit bij gebiedsontwikkeling en slim ruimtegebruik, zodat dit bijdraagt aan klimaatadaptie, circulariteit, energietransitie en een gezonde leefomgeving.
- Smart Mobility-toepassingen vanaf het begin meenemen in gebiedsontwikkeling, zodat het een standaard onderdeel van gebiedsontwikkeling wordt.
- Bijdragen aan duurzame bereikbaarheid in zowel stedelijke als landelijke gebieden.

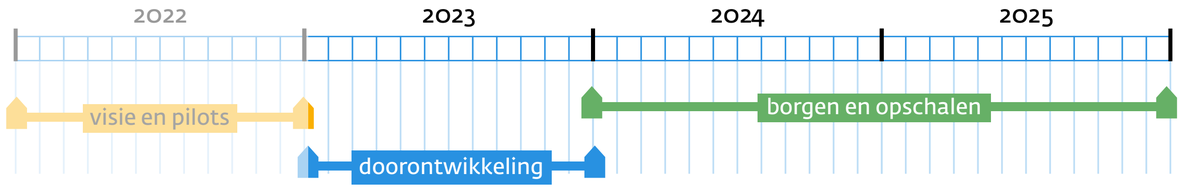
**Waar staan we nu?**
Er worden verschillende activiteiten uitgevoerd, waaronder het ontwikkelen van een Hubstrategie en het opdoen van ervaringen met nieuwe tools en pilots. Leerervaringen worden geborgd en op verschillende locaties in de provincie toegepast. Het Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) wordt opgenomen in de provinciale omgevingsverordening, waardoor duurzame mobiliteit in de gebiedsplannen van gemeentes wordt verankerd. Samenwerking met andere overheden en het programma OV-knooppunten is hierbij cruciaal. Het succes is met name afhankelijk van de inzet die gemeenten kunnen leveren.

**Waaraan is het thema gerelateerd?**
- Thema's: Ketenreis en MaaS, Connected infra en verkeer, Slimme logistiek
- Programma OV-knooppunten
- Actieagenda Actieve Mobiliteit
- Multimodaal Toekomstbeeld MRA

**Projecten**
- Hubstrategie
- Mobliteitsprogramma van Eisen (MPvE) uitrollen
- Beoordelingsinstrument Smart Hubs
- Instrument duurzame OV-knooppunten
- Auto van de Straat
- Slim parkeren en laden
- Ontwikkelen mobiliteitshubs in Alkmaar en Haarlem

**Waar wordt aan gewerkt?**
Lange termijn strategie
Leren en ontwikkelen
Realisatie

**Tijdlijn**




Provincie Noord-Holland

# Ketenreis en MaaS





**Wat houdt het thema in?**
Het thema Ketenreis en Mobility as a Service (MaaS) richt zich op het bevorderen van duurzame mogelijkheden voor deur-tot-deur reizen, als alternatief voor het privé-autogebruik.
Dit gaat onder andere om het goed koppelen van verschillende modaliteiten met het openbaar vervoer, het faciliteren van deelsystemen en het werken aan complete reisinformatie in MaaS-apps, ongeacht de wijze van vervoer.

**Wat willen we bereiken?**
- Creëren van een hoogwaardig en duurzaam vervoeraanbod voor de hele provincie.
- Duurzame alternatieven bieden voor privé-autogebruik in landelijke regio's.
- Deelsystemen faciliteren en stimuleren, waarbij de rol van de in ontwikkeling zijnde MaaS-toepassingen wordt meegenomen.

**Waar staan we nu?**
De huidige OV-concessies worden 'MaaS-waardig' gemaakt, door het aanbieden van informatie over het vervoeraanbod in MaaS-applicaties. De Regionale Werkplaats Deelmobiliteit is gecreëerd om gemeenten te helpen met hun beleid op het gebied van deelmobiliteit. Het gebruik van deelmobiliteit wordt gestimuleerd door het uitvoeren van projecten, zoals een deelfietssysteem in de regio Gooi en Vechtstreek.
Vanuit werkgevers en overheden worden MaaS-toepassingen voor OV en deelmobiliteit onderzocht. Ook wordt de haalbaarheid van een vraaggestuurd OV-systeem in landelijke gebieden waar het reguliere OV-aanbod minder effectief is onderzocht.

**Waaraan is het thema gerelateerd?**
- Thema's: Duurzame gebiedsontwikkeling, Data en automatisering voertuigen
- OV-concessies
- Programma OV-knooppunten
- Provinciale Verkeer- en Vervoerberaad (PVVB)

**Projecten**
- Verkenning MaaS
- MaaS-waardige eisen in OV-concessies
- Regels voor MaaS- en mobiliteitsaanbieders
- Regionale Werkplaats Deelmobiliteit
- Vraaggestuurd OV
- Reisgedrag sturen
- Deelmobiliteitsdata
- Automatisering openbaar vervoer in kleine kernen

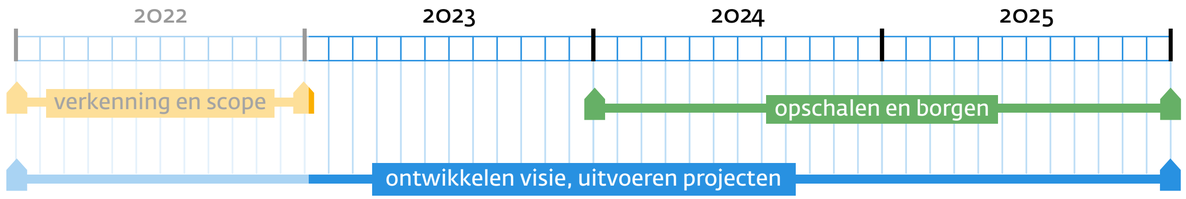
**Waar wordt aan gewerkt?**

Lange termijn strategie

Leren en ontwikkelen

Realisatie

**Tijdlijn**




Provincie Noord-Holland

# Slimme logistiek





**Wat houdt het thema in?**
Het thema Slimme logistiek richt zich op de verschillende typen goederenstromen in de provincie. De druk op de mobiliteit, de noodzaak tot verduurzaming en voortgaande digitalisering maken dat de logistieke sector verandert. De provincie wil samen met de markt oplossingen voor deze uitdagingen ontwikkelen en realiseren.

**Wat willen we bereiken?**
Voor 2030 wil de provincie de volgende doelen bereiken:

- Een toekomstbestendig transportnetwerk dat robuust, betrouwbaar en veilig is, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van ver schillende modaliteiten.
- Goederenvervoer sneller verduurzamen, waarmee de sector bijdraagt aan de klimaatafspraken.
- Het goederenvervoer ontwikkelen in balans met de fysieke leefomgeving.

**Waar staan we nu?**
Bestaande producten, systemen en ontwikkeltrajecten worden opgeschaald samen met logistieke partijen, de markt en overheden. Vervolgonderzoek en pilots vinden plaats om met behulp van data de logistiek te verduurzamen. De ontwikkeling van een digitale vaarweg en het Metropolitaan Hub Systeem om daarmee een verschuiving naar andere (duurzame) modaliteiten te versoepelen. Door voldoende kennis en expertise aan te trekken op het gebied van data, digitalisering en logistiek worden projecten die bijdragen aan de doelen uitgevoerd en geborgd.

**Waaraan is het thema gerelateerd?**

- Thema's: Connected infra en verkeer, Data en automatisering voertuigen
- Agenda Slimme en Schone logistiek
- Datastrategie Noord-Holland
- Amsterdam Logistics
- MIRT Goederenvervoercorridor Zuid
- Ruimtelijke ontwikkeling

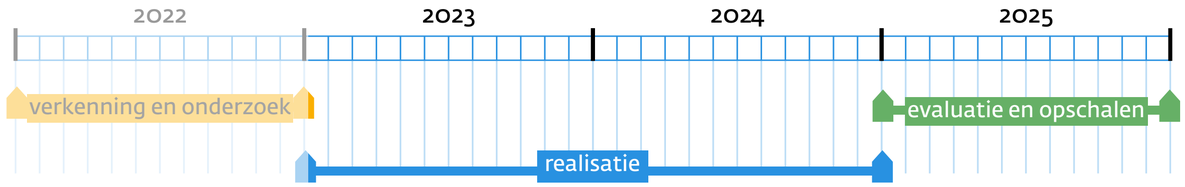
**Projecten**

- Logistieke data
- Hubs en knooppunten
- Bouwlogistiek
- Digitale vaarweg
- Metropolitaan Hub Systeem
- Bundeling en modal shift

**Waar wordt aan gewerkt?**

Lange termijn strategie
Leren en ontwikkelen
Realisatie

**Tijdlijn**



# Data en automatisering voertuigen





**Wat houdt het thema in?**
Het thema Data en automatisering voertuigen richt zich op de ontwikkeling van slimme technieken in voertuigen. Vanuit EU-wetgeving zijn voertuigfabrikanten sinds 2022 verplicht rijhulpsystemen in voertuigen in te bouwen, die autorijden veiliger en comfortabeler kunnen maken. De verwachting is dat de eerste voertuigen met een verregaande vorm van automatisering in 2025 op de weg komen.

**Wat willen we bereiken?**
- Zorgen dat rijhulpsystemen veilig gebruikt kunnen worden op provinciale wegen (fysieke en digitale wegennet).
- De bekendheid van rijhulpsystemen vergroten omdat deze systemen bijdragen aan de verkeersveiligheid.
- Benutten van de data die voertuigen generen over o.a. de kwaliteit van de infrastructuur en mogelijk verkeersonveilige situaties.

**Waar staan we nu?**
Er is intensieve samenwerking en afstemming opgezet tussen overheid en private partijen voor data uit voertuigen (Road Monitoring) om daarmee inzicht in verkeersveiligheid en assetmanagement te vergroten. Rijhulpsystemen worden getest op de provinciale weg samen met voertuigfabrikanten, waaronder Nissan. Onze snelheidsborden worden geïnventariseerd om klaar te zijn voor intelligente snelheidsadaptatie en er wordt campagne gevoerd om de bekendheid van rijhulpsystemen te vergroten.
Met o.a. nieuwe sensoren op en langs de weg wordt verkeersmanagement ingezet voor de gezonde leefomgeving.

**Waaraan is het thema gerelateerd?**
- Thema's: Slimme logistiek, Connected infra en verkeer
- Datastrategie Noord-Holland
- Actieagenda Actieve Mobiliteit
- Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid
- Digitalisering Overheden

**Projecten**
- Duurzaam Slim Verkeersmanagement
- Scan bordenareaal t.b.v. intelligente snelheidsassistent (ISA)
- Rijhulpsystemen LKS (Lane Keeping Systems) en ISA testen met voertuigfabrikanten
- Gebruik voertuigdata voor veiligheid en assetmanagement
- Onderzoek Impact Level 4 op wegbeheerderstaken
- Infrabeheerproces inrichten
- Road Monitoring

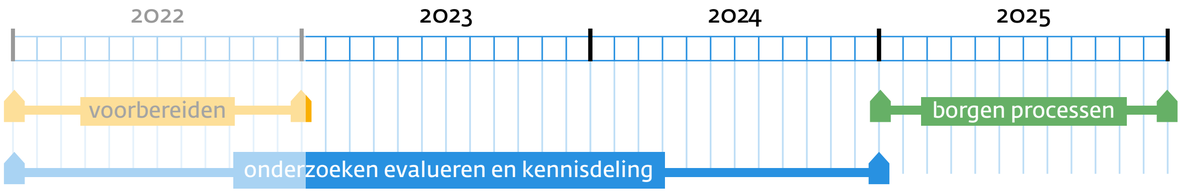
**Waar wordt aan gewerkt?**

Lange termijn strategie

Leren en ontwikkelen

Realisatie

**Tijdlijn**




Provincie Noord-Holland

# Connected infra en verkeer





**Wat houdt het thema in?**
Het thema Connected infra en verkeer richt zich op toepassingen in infrastructuur en verkeer die de verbondenheid in het provinciale mobiliteitssysteem vergroten. Deze connected toepassingen dragen bij aan de verkeersveiligheid, de doorstroming en duurzaamheid, en worden momenteel op verschillende plaatsen gerealiseerd in een samenwerking tussen overheden en bedrijven in de mobiliteitssector.

**Wat willen we bereiken?**
- Verkeersveiligheid verbeteren voor het verkeer, weginspecteurs en wegwerkers door automobilisten te waarschuwen voor een pech of ongeval.
- Fietsen aantrekkelijker maken door comfort en doorstroming te verbeteren.
- Verkeer sturen op basis van uitstoot, type vervoermiddel, doelgroepen.
- Kosten besparen door techniek in voertuigen.
- Inzicht verkrijgen in het gedrag van de weggebruikers.

**Waar staan we nu?**
Er wordt meer prioriteit gegeven aan doelgroepen zoals fietsers, hulpdiensten of goederenvervoer. Hiervoor wordt een intensieve samenwerking aangegaan met overheden, bedrijven en kennisinstellingen. Deze samenwerking richt zich op de landelijke en Europese ontwikkelingen op het gebied van data, verkeersveiligheid en verkeersmanagement.

**Waaraan is het thema gerelateerd?**
- Thema's: Data en automatisering voertuigen, Slimme logistiek
- Actieagenda Actieve Mobiliteit
- Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid
- Agenda Slimme en Schone logistiek
- Datastrategie Noord-Holland

**Projecten**
- Communicatie met voertuig weginspecteur (WIS)
- Prioriteit nood- en hulpdiensten
- Connected Transport Corridors
- OV-prioriteit
- Connected fiets-toepassingen
- Toepassingen iVRI
- Testomgeving op openbare weg voor fabrikanten

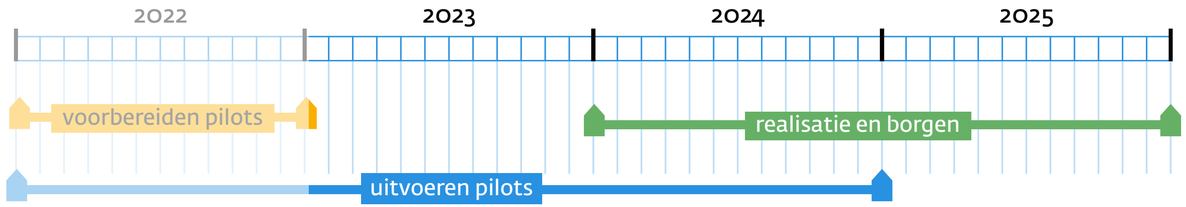
**Waar wordt aan gewerkt?**

Lange termijn strategie

Leren en ontwikkelen

Realisatie

**Tijdlijn**




Provincie Noord-Holland

# Werken, evenementen en recreatie





**Wat houdt het thema in?**
Het thema Werken, evenementen en recreatie richt zich op maatregelen die de pieken van mobiliteit, veroorzaakt door evenementen en recreatie, kunnen wegnemen of beperken. Deze pieken hebben impact op de bereikbaarheid en leefbaarheid in Noord-Holland. Het dalen van de capaciteit van de infrastructuur door werkzaamheden en verstoringen zetten deze bereikbaarheid extra onder druk.

**Wat willen we bereiken?**
- Optimaal inzetten van beschikbare slimme middelen voor het monitoren, bijsturen en spreiden van de mobiliteitsbehoefte op piekmomenten om verkeershinder te verminderen.
- Actief handelen bij onverwachte verstoringen van de infrastructuur.

**Waar staan we nu?**
Bestaande Smart Mobility-toepassingen worden ingezet en uitgebreid bij wegwerkzaamheden. Er vindt een verkenning plaats naar deelvervoer, crowdmanagement, tijdelijke hubs, goede reizigersinformatie en verduurzaming van de logistiek rondom recreatiegebieden en evenementen. Tegelijkertijd wordt gekeken hoe een keuze voor duurzaam vervoer bij evenementen doorgezet kan worden naar een duurzame keuze voor reguliere reizen, zoals woon-werkverkeer. Om de drukte te regelen en te voorspellen wordt data ingezet.

**Waaraan is het thema gerelateerd?**
- Thema's: Connected infra en verkeer, Ketenreis en MaaS, Duurzame gebiedsontwikkeling
- Hinderaanpak en mobiliteitsmanagement via RegioRegie en Amsterdam Bereikbaar
- Multimodaal Netwerkmanagement Kader
- Digitalisering Overheden

**Projecten**
- Verkenning naar kansrijke uitrol van bestaande initiatieven
- Ontwikkelen van nieuwe initiatieven
- Uitvoeren geprioriteerde projecten

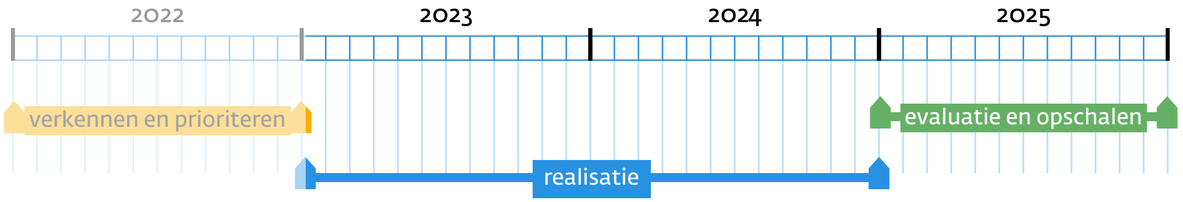
**Waar wordt aan gewerkt?**

Lange termijn strategie

Leren en ontwikkelen

Realisatie

**Tijdlijn**



# Lange termijn impact digitalisering





**Wat houdt het thema in?**
Het thema Lange termijn impact digitalisering geeft een doorkijk naar de langetermijnontwikkelingen en de mogelijke scenario's op het gebied van mobiliteit in Noord-Holland.
De focus ligt op ontwikkelingen die van belang zijn voor de taken en werkzaamheden van de provincie.
Het geeft inzicht in het handelingsperspectief van de provincie, zowel beleidsmatig als voor de taken als wegbeheerder en OV-concessieverlener.

**Wat willen we bereiken?**
- Inzicht verkrijgen in de impact van Smart Mobility-maatregelen op de lange termijn.
- In beeld brengen van het handelingsperspectief voor de provincie.
- Voorkomen van het uitsluiten van doelgroepen, door kansen uit te werken om mobiliteit inclusiever te maken.
- Inzichtelijk maken van eventuele investeringen voor het bestuur.

**Waar staan we nu?**
Er wordt een scenariostudie en een trendanalyse uitgevoerd, met daarin de trends en verschillende toekomstscenario's voor mobiliteit. Daarnaast worden de kansen onderzocht en uitgewerkt om mobiliteit inclusiever te maken.
Dit vraagt om brede samenwerking met interne en externe partners. Hiervoor worden workshops georganiseerd om de scenario's concreet te maken en verder gedragen te krijgen.

**Waaraan is het thema gerelateerd?**
- Alle thema's
- Perspectief Mobiliteit
- Impactstudie Autonome Voertuigen
- Datastrategie Noord-Holland

**Projecten**
- Scenariostudie mobiliteit
- Trendanalyse met o.a. studie naar inclusiviteit
- Vervolg Impactstudie Autonome Voertuigen
- Verkenning AI in relatie tot mobiliteit

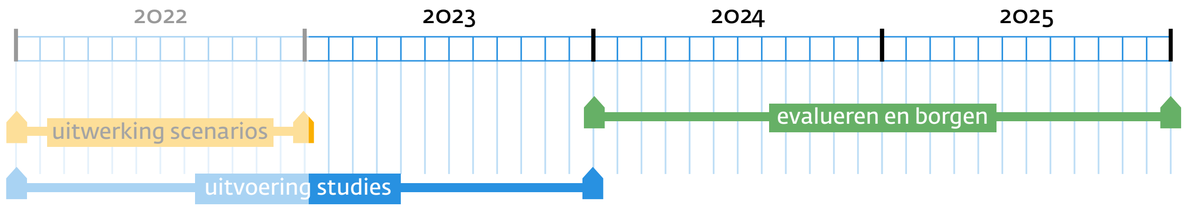
**Waar wordt aan gewerkt?**

Lange termijn strategie

Leren en ontwikkelen

Realisatie

**Tijdlijn**




Provincie Noord-Holland

# Eerste resultaten

Auto van de Straat

Duurzaam Slim Verkeersmanagement

Hubstrategie

Connected Transport Corridors

ROMO (Road Monitoring)

Regionale Werkplaats Deelmobiliteit

Hub Alkmaar & Haarlem Nieuw Zuid

Verkenning MaaS

# Auto van de Straat

**Fase**

- Studie
- Pilot
- Realisatie

**Thema Duurzame gebiedsontwikkeling**



**Opgave**

- Bereikbaarheid
- Duurzaamheid
- Veiligheid

**Wat houdt het project in?**
Auto van de Straat is een initiatief van Natuur & Milieu, georganiseerd in opdracht van de provincie Noord-Holland en in samenwerking met Metropoolregio Amsterdam Elektrisch (MRA-E). Drie groepen buurtbewoners in De Rijp, Purmerend en Haarlem delen gedurende negen maanden tegen een aantrekkelijk tarief twee elektrische deelauto's.

**Wat is het doel?**
De bewoners delen de auto's met medebewoners in de straat, zodat zij zoveel mogelijk hun eigen auto laten staan en tegelijkertijd zoveel mogelijk mensen kennis maken met (elektrisch) autodelen. Door de deelnemers hun ervaringen te laten delen met andere inwoners van Noord-Holland, stimuleert de provincie ander reisgedrag met duurzamere vervoermiddelen onder de inwoners. Ander reis- gedrag is nodig om Noord-Holland bereikbaar en leefbaar te houden. Rijksuniversiteit Groningen onderzoekt het mobiliteitsgedrag van de deelnemers aan Auto van de Straat en bevraagt hen over de bepalende factoren voor autodeelgebruik. De uitkomsten van het onderzoek geven inzicht in wat belangrijke factoren zijn om een duurzame mobiliteitstransitie op gang te brengen.

**Met wie werken we samen?**
- Bewonersgroepen De Rijp, Purmerend en Haarlem
- Stichting Natuur & Milieu
- MRA-E
- MobiGo (aanbieder deelauto's)

TERUG NAAR TITELBLAD




*Een deelnemende bewonersgroep.*

# Duurzaam Slim Verkeersmanagement

**Wat houdt het project in?**
Met project Duurzaam Slim Verkeers-management verkent de provincie de mogelijkheden om via diverse verkeers-maatregelen de impact van geluid en schadelijke stoffen door verkeer te verminderen. Vooral op plekken waar verkeer een grote negatieve milieuimpact heeft, liggen kansen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.
Op een paar provinciale wegen worden verkeersmaatregelen uitgetest, zoals een snelheidsverlaging, het aan- of uitzetten van een groene golf of het verkeer via alternatieve routes leiden.

**Wat is het doel?**
Het doel is om de leefbaarheid onder inwoners te verbeteren. Met name geluidshinder en luchtvervuiling verminderen door dynamische verkeersmaatregelen. Op basis van de resultaten zullen maatregelen worden voorgelegd aan het bestuur.

**Met wie werken we samen?**
- Arane
- Royal FloraHolland

TERUG NAAR TITELBLAD

**Thema Data en automatisering voertuigen**



**Fase**

- Studie
- Pilot
- Realisatie

**Opgave**

- Bereikbaarheid
- Duurzaamheid
- Veiligheid



*Een sensor langs de N208.*

# Hubstrategie

**Fase**

- Studie
- Pilot
- Realisatie

**Opgave**

- Bereikbaarheid
- Duurzaamheid
- Veiligheid

**Thema Duurzame gebiedsontwikkeling**




**Wat houdt het project in?**
De provincie zet in op een overkoepelende strategie voor mobiliteitshubs. De afstemming en samenwerking rondom locaties, ontwikkeling en exploitatie van hubs zijn essentieel om een goed functionerend hub- en mobiliteitssysteem te realiseren. In de Hubstrategie worden de verschillende posities beschreven die de provincie kan innemen in relatie tot hubs.

**Wat is het doel?**
Doel van de Hubstrategie is inzicht krijgen in de positionering van de provincie, om in samenwerking met andere partijen te komen tot een netwerk van hubs. Mobiliteitshubs zijn geen doel op zich maar kunnen als instrument bijdragen aan het versnellen van de mobiliteitstransitie, aan het versterken van de bereikbaarheid en aan brede welvaart. Hubs hebben invloed op reizigersgedrag, de leefomgeving, de toegankelijkheid van mobiliteit en de gezondheid van gebruikers en inwoners.

**Met wie werken we samen?**

- Gemeente Amsterdam
- Vervoerregio Amsterdam (VRA)
- Connexxion en NS
- Mobipunten BV
- Ministerie van I&W

< TERUG NAAR TITELBLAD




*> Een stationsgebied fungeert als hub.*

# Connected Transport Corridors

**Wat houdt het project in?**
In nauwe samenwerking met het landelijke programma Connected Transport Corridors, Talking Traffic en logistieke partijen wordt een pilot uitgevoerd gericht op vrachtverkeer. Hierbij krijgen vrachtwagens op de N201 en N231 eerder of langer groen bij 15 intelligente verkeerslichten.

**Wat is het doel?**
Dit praktijkonderzoek heeft als doel te onderzoeken hoe het aantal stops van vrachtverkeer bij intelligente verkeerslichten verminderd kan worden. Dit draagt bij aan een verbetering van zowel de doorstroming als de leefbaarheid op logistieke routes. De uitkomsten van dit praktijkonderzoek geven inzicht in de impact en de mogelijkheden om dit verder op te schalen. Via samenwerking met lopende programma's en andere wegbeheerders wordt actief kennis gedeeld en kan de provincie gebruikmaken van kennis die elders is opgedaan.

**Met wie werken we samen?**

- Landelijk programma Connected Transport Corridors
- Talking Traffic
- Royal FloraHolland
- Greenport Aalsmeer
- Gemeente Haarlemmermeer
- Vervoerregio Amsterdam (VRA)
- Port of Amsterdam
- Hogeschool van Amsterdam
- Schiphol Area Development Company
- Leveranciers van boordcomputers en apps

< TERUG NAAR TITELBLAD

**Thema Connected infra en verkeer**



**Fase**

- Studie
- Pilot
- Realisatie

**Opgave**

- Bereikbaarheid
- Duurzaamheid
- Veiligheid




*Een vrachtwagen krijgt groen bij het verkeerslicht. <*

# ROMO (Road Monitoring)

**Fase**

- Studie
- Pilot
- Realisatie

**Thema Duurzame gebiedsontwikkeling**



**Opgave**

- Bereikbaarheid
- Duurzaamheid
- Veiligheid

**Wat houdt het project in?**
ROMO is een landelijk samenwerkingsproject voor het gebruik van data uit voertuigen van Mercedes-Benz. De provincie is trekker voor het gebruik van data voor verkeersveiligheid en assetmanagement in Noord-Holland. Er wordt ingezet op gladheidsdetectie, de kwaliteit van de weg wordt gemonitord en gevaarlijke locaties worden proactief gescreend.

**Wat is het doel?**
Doel is om te onderzoeken op welke wijze data uit voertuigen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verbeteren van beheer en onderhoud aan de wegen in Noord-Holland. De opgedane kennis en ervaringen worden gedeeld met andere overheden op landelijk niveau.

**Met wie werken we samen?**
- Rijkswaterstaat
- Provincie Noord-Brabant
- Mercedes-Benz
- Ministerie van I&W
- Diverse wegbeheerders

< TERUG NAAR TITELBLAD




*> Op de N241 wordt een studie uitgevoerd.*

# Regionale Werkplaats Deelmobiliteit

**Wat houdt het project in?**
In de Regionale Werkplaats Deelmobiliteit wordt gewerkt aan standaardinstrumenten, samenhangend beleid en data-afspraken voor monitoring en beleidsontwikkeling op het gebied van deelmobiliteit. Deze adviezen en producten worden via het MRA-platform Smart Mobility verspreid onder de leden, met name gemeenten. Dit platform borgt ook de samenhang met overige landelijke initiatieven.

**Wat is het doel?**
Doel van de Werkplaats is om te komen tot samenhangend beleid en het delen van kennis op het gebied van deelmobiliteit, wat bijdraagt aan de mobiliteitstransitie. Deelmobiliteit is gemeentegrens-overschrijdend en daarom is samenwerking een must. Ook kunnen gemeenten veel van elkaar leren als het gaat om het inrichten van een vergunningenstelsel of eisen aan aanbieders van deelmobiliteit.

**Met wie werken we samen?**
- MRA-platform Smart Mobility
- Gemeenten in Noord-Holland
- Provincie Flevoland
- Vervoerregio Amsterdam (VRA)
- Private partijen
- Kennisinstellingen

< TERUG NAAR TITELBLAD

**Thema Ketenreis en MaaS**



**Fase**

- Studie
- Pilot
- Realisatie

**Opgave**

- Bereikbaarheid
- Duurzaamheid
- Veiligheid



*De OV-fiets is een vorm van deelmobiliteit. <*

# Hub Alkmaar & Haarlem Nieuw Zuid

**Fase**

- Studie
- Pilot
- Realisatie

**Opgave**

- Bereikbaarheid
- Duurzaamheid
- Veiligheid

**Thema Duurzame gebiedsontwikkeling**




**Wat houdt het project in?**
In Alkmaar en in Haarlem wordt gewerkt aan regionale mobiliteitshubs. Bij station Alkmaar en Alkmaar Noord worden twee experimenten uitgevoerd in 2022 en 2023. Deze hubs worden ontwikkeld aan de hand van een lijnennetstudie, onderzoeken met aanbieders, reizigers en bewoners.

**Wat is het doel?**
Doel van de hubs in Alkmaar en Haarlem is om belangrijke mobiliteitsschakels te vormen, om de regionale OV-systemen te optimaliseren. Daarnaast worden de binnensteden van Alkmaar en Haarlem ontlast. De hubs dragen bij aan het versterken van de bereikbaarheid, maar ook aan brede welvaart, het veranderen van reizigersgedrag, het verbeteren van de leefomgeving, de toegankelijkheid van mobiliteit en de gezondheid van gebruikers en inwoners.

**Met wie werken we samen?**

- Gemeente Alkmaar en Haarlem
- Connexxion en NS
- Vervoerregio Amsterdam (VRA)
- Greenwheels (aanbieder deelauto's)
- Mobipunten (aanbieder deelmobiliteit)
- Cirqulus (zonnepanelen)
- De Buren en Smartmile (pakketdiensten)
- TNO

TERUG NAAR TITELBLAD




*Station Alkmaar Noord, binnenkort een mobiliteitshub.*

# Verkenning MaaS

**Wat houdt het project in?**
Deze verkenning richt zich op de mogelijkheden van Mobility as a Service (MaaS) en vormt daarmee de basis voor het thema Ketenreis en MaaS. Aan de hand van een brede marktconsultatie onder MaaS-aanbieders is de huidige stand van zaken – zowel in Europa als mondiaal – in beeld gebracht. De verkenning bestaat uit drie onderdelen: het aanbod van mobiliteitsdiensten, de toegang tot deze diensten en de vraag naar deze diensten.

**Wat is het doel?**
Doel van deze verkenning is om overzicht te krijgen in de landelijke en mondiale ontwikkelingen rond MaaS en te leren van de mogelijkheden en ervaringen van marktpartijen in andere regio's. Deze verkenning wordt vervolgens vertaald naar concrete vervolgstappen voor Noord-Holland. Dit draagt bij aan het stimuleren van duurzaam reisgedrag door het verlagen van drempels voor duurzame vervoerwijzen.

**Met wie werken we samen?**

- Gemeenten in Noord-Holland
- MRA
- Aanbieders van MaaS-diensten
- Provincie Flevoland

TERUG NAAR TITELBLAD

**Thema Ketenreis en MaaS**



**Fase**

- Studie
- Pilot
- Realisatie

**Opgave**

- Bereikbaarheid
- Duurzaamheid
- Veiligheid



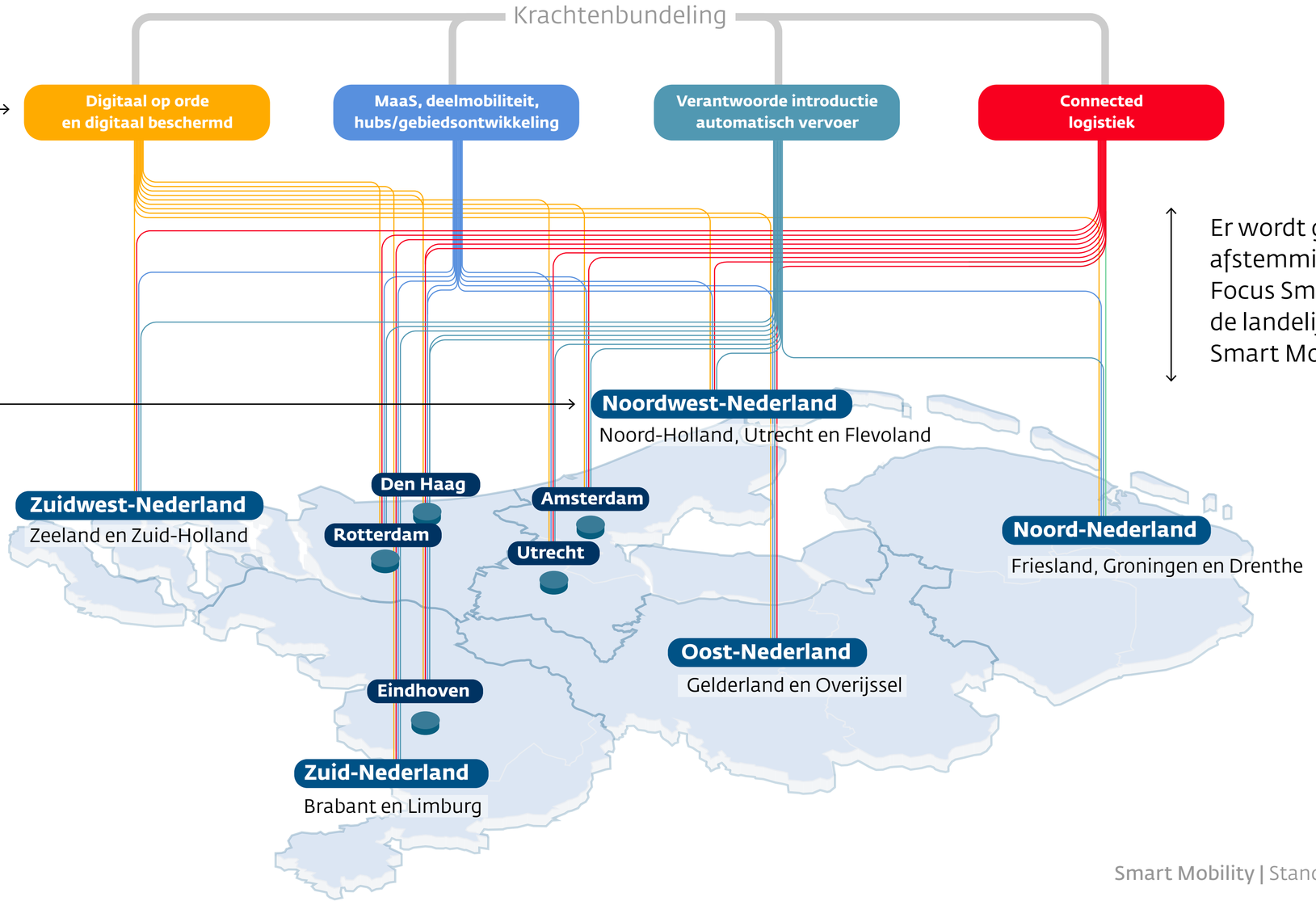
*Digitale reisinformatie op een mobiele telefoon.*

# Samenwerking tussen de overheden



Het Rijk, de 12 provincies en 5 grote gemeenten werken samen aan kennisontwikkeling voor Smart Mobility in de Krachtenbundeling

Regionaal is de provincie hiervoor georganiseerd in Noordwest Nederland en binnen het platform Smart Mobility van de MRA.




Er wordt gezorgd voor afstemming tussen de Focus Smart Mobility en de landelijke bundels Smart Mobility.

Provincie Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**

**Uw contactpersoon**
A.P. Kruijssen
B&U NWG

Telefoonnummer +31235144453
kruijssena@noord-holland.nl



**Verzenddatum**
- 8 NOV. 2023

**Kenmerk**
1951524/2124016

**Uw kenmerk**

**Betreft: Financiële verantwoording Focus Smart Mobility 2022**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Financiële verantwoording Focus Smart Mobility 2022.

## Aanleiding

Op 17 mei 2021 is de Focus Smart Mobility 2022-2025 (de Focus) in PS vastgesteld (kenmerk 1562568/1580536). Daarbij is toegezegd u jaarlijks te informeren over de voortgang.

In januari 2023 is "Stand van Zaken 2022 Uitvoering Focus Smart Mobility 2022-2025" aan PS aangeboden (zie bijlage 2) inclusief de afdoening van enkele moties. In de aanbiedingsbrief (kenmerk 1951524/1951528 d.d. 25 januari 2023) is aangegeven dat de financiële verantwoording na de zomer aan u zou worden voorgelegd, aangezien de cijfers over 2022 nog niet definitief waren. Aan dit verzoek wordt nu gevolg gegeven. Op deze wijze was u als PS in de oude samenstelling nog geïnformeerd over de toen ingediende moties en over de voortgang ondanks dat de definitieve jaarcijfers over 2022 nog niet beschikbaar waren.

## Focus Smart Mobility 2022-2025

De inzet van Smart Mobility toepassingen biedt kansen bij het aanpakken van de provinciale opgaven, bijvoorbeeld als het gaat om efficiënt gebruik van de schaarse ruimte, betere bereikbaarheid door middel van de slimme ketenreis en het terugdringen van de CO2 uitstoot.

De Focus is onderdeel van Perspectief Mobiliteit waarin verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit de uitgangspunten zijn. Het gaat dan om de transities binnen mobiliteit, namelijk digitalisering, elektrificatie, deelsystemen en automatisering met gedragsaanpak in brede zin als leidend principe. Hoewel veel Smart Mobility-maatregelen ook een grote bijdrage leveren aan het verminderen dan wel verbeteren van mobiliteit, ligt de nadruk binnen Smart Mobility op het veranderen 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 uitvoering van de Focus is adaptief. Recente ontwikkelingen worden daarbinnen opgepakt. Zo gaan de actuele ontwikkelingen rondom urbain air mobility en het gebruik van nieuwe databronnen voor Beheer en Onderhoud onderdeel uitmaken van het thema "Data en automatisering voertuigen".

**Financiële verantwoording**

Voor de uitvoering van de Focus is bij besluitvorming een bedrag van € 6.800.000 beschikbaar gesteld. Voorts is besloten de resterende middelen uit het Uitvoeringsprogramma Smart Mobility 2018 -2021 toe te voegen aan het nieuwe programma. Aanvullende benodigde middelen moeten worden gezocht in cofinanciering via Europese- en Rijkssubsidies en fondsen. Op dit moment wordt dit nader verkend. De Focus is tot op heden ingericht op basis van het tot nu toe beschikbaar gestelde budget.

In het eerste jaar lag de focus met name op de verdere uitwerking van het programma en de voorbereiding van de projecten. De uitgaven waren hierdoor nog beperkt. Zoals de planning in de tabel van de financiële bijlage laat zien zullen de uitgaven vanaf 2023 gaan toenemen. In "Stand van Zaken 2022 Uitvoering Focus Smart Mobility 2022-2025" (bijlage 2) kunt u zien welke projecten binnen het programma gestart zijn.

**Wij stellen u voor:**

- Kennis te nemen van de Financiële verantwoording 2022.

**Vervolg**

Wij informeren u jaarlijks over de voortgang van de Focus. De voortgangsrapportage (inclusief financiële verantwoording) over 2023 ontvangt u voor het zomerreces van 2024. Daarnaast bieden wij u een technische briefing aan om u nader over dit onderwerp te informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlagen
1. Financiële verantwoording 2022
2. Stand van Zaken 2022 Uitvoering Focus Smart Mobility 2022-2025

Provincie Noord-Holland

# Commissie Ruimte

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 13703 |
| **Extern Zaak ID** | 2134879 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 20 november 2023 |
| **Agendapunt** | 13.I |
| **Titel** | Mobiliteit: Startnotitie Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer 'Op weg tussen duin, bollen en polder' (C-agenda Ruimte 20-11-2023) |
| **Organisatieonderdeel** | BEL/MOB |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| **Commissie Ruimte** | **20 november 2023** |

## Toelichting

De provincies Noord- en Zuid-Holland, de Vervoerregio Amsterdam, het samenwerkingsverband Holland-Rijnland en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen willen de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid verbeteren tussen Haarlemmermeer en de Noordelijke Duin- en Bollenstreek. Met het vaststellen van de startnotitie Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer 'Op weg tussen duin, bollen en polder' leggen deze partijen het bestuurlijk kader voor de verdere uitwerking van deze samenwerking vast.

STARTNOTITIE
MOBILITEITSAANPAK NOORDELIJKE DUIN- EN BOLLENSTREEK EN HAARLEMMERMEER

# OP WEG TUSSEN DUIN, BOLLEN EN POLDER

Op 16 februari 2023 spraken de bestuurders in het gebied noordelijke Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer met elkaar af te willen samenwerken aan de verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio. Het gaat hier om de provincies Noord- en Zuid-Holland, de samenwerkingsverbanden Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Teylingen en Noordwijk.

## DOEL STARTNOTITIE

Deze startnotitie vormt het bestuurlijk kader voor de verdere uitwerking van de samenwerking. Daarnaast vormt de startnotitie ook de basis voor het maken van bestuurlijke afspraken voor de uitwerking van deelprojecten.

De notitie beschrijft dat de infrastructuur is achtergebleven bij de economisch ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. De woningbouwopgaven en de toename van arbeidsplaatsen vraagt een goed functionerend mobiliteitssysteem. De startnotitie formuleert oplossingsrichtingen voor alle vervoerwijzen om ook in de toekomst een leefbare, verkeersveilige en bereikbare regio te zijn.

## DE VOORGESCHIEDENIS VAN DE HUIDIGE VERKEERSSITUATIE

De Duin- en Bollenstreek lag eeuwenlang ingeklemd tussen de zee en het door veenafgraving en veenafslag ontstane Haarlemmermeer. Hierdoor ontstond een oriëntatie naar Haarlem, Leiden en Amsterdam, waarvan de ruimtelijke weerslag nog steeds zichtbaar is. Deze zichtbaarheid is met name te zien in de noord-zuid oriëntatie van spoor, water, trein-, en fietsverbindingen. Haarlemmermeer ontwikkelde zich na de inpoldering in flink tempo tot een grote gemeente. Met de luchthaven Schiphol vormt de gemeente een belangrijk economisch kerngebied.

### MAATREGELENPAKKET NOORDELIJKE DUIN- EN BOLLENSTREEK

- Er komt € 10 miljoen voor fietsmaatregelen (onderdeel bijdrage provincie Zuid-Holland), met daarin ruimte voor de onverwacht hogere kosten van een fietstunnel bij Lisse en het verder verkennen en uitwerken van concrete maatregelen op basis van de Fietsstrategie Holland-Rijnland.
- Voor het OV houden we het bij de bestaande afspraken (lopend proces HOV Noordwijk – Schiphol). De regio heeft een wens voor extra OV-verbindingen. De financiering van deze OV-afspraken en -wens valt buiten de context van de Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek.
- De provincie Zuid-Holland heeft het initiatief als het gaat om de verbinding tussen de A44 bij Abbenes en de provinciale weg N208 ten zuiden van Lisse.
- De regio Noordelijke Duin- en Bollenstreek heeft het initiatief voor de verbinding tussen de N207 en de N206 met een aftakking naar station Hillegom.
- Middelen Provincie Zuid-Holland zijn beschikbaar en blijven beschikbaar voor het brede pakket.
- We werken aan het vinden van externe financiering, omdat we kansen zien (ieder levert hiertoe een inspanning).

De verkavelingsstructuur van de Haarlemmermeerpolder is aangesloten op de Duin- en Bollenstreek. De sociaal-economische oriëntatie van de Duin- en Bollenstreek kantelde mede hierdoor. De noord-zuidoriëntatie werd oost-west. Deze wordt versterkt door de rol die de Duin- en Bollenstreek vervult voor de recreatieve en toeristische behoeften van Haarlemmermeerders en Amsterdammers. En de groene gebieden in Haarlemmermeer trekken ook bezoekers uit de Duin- en Bollenstreek. Schiphol

en MRA (Amsterdam Zuidoost) zijn grote economische trekkers met veel arbeidsplaatsen, ook voor inwoners vanuit de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

Echter, de noord-zuid gerichte infrastructuur (rijks- en provinciale wegen, spoorlijnen) bleef in de Bollenstreek de afgelopen vijftig jaar dominant. De infrastructuur in oost-westelijke richting groeide niet mee met de veranderende oriëntatie. De uitzondering hierop vormt de aanleg en verbreding van de N207. Het gevolg is  veel (oost-west) doorgaand verkeer door kernen zoals Beinsdorp, Hillegom, Lisse, Lisserbroek, Zwaanshoek en De Zilk. Dagelijkse maken veel forenzen gebruik van dezelfde niet toereikende infrastructuur.

De verdere(toekomstige) gebiedsontwikkeling in de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer zetten de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid in de bestaande kernen nog meer onder druk. Het verder werken aan het gehele maatregelenpakket (zie kader pagina 1) vormt hierop een antwoord

### Adaptieve Agenda als fundament voor verbetering

#### Haarlemmermeer, Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam Netwerkstudie en Adaptieve Agenda

Haarlemmermeer groeit hard. De gemeente realiseert een substantieel deel van de regionale ontwikkelingsambitie met een woningbouwschaalsprong van circa 20.000 woningen tot 2040 en een stevige groei van het aantal arbeidsplaatsen. Het mobiliteitssysteem in Haarlemmermeer loopt daardoor tegen de maximale capaciteit op. De ruimtelijke ontwikkelingen kunnen niet zonder een substantiële mobiliteitsaanpak. De *Netwerkstudie* vormt hiervoor de basis: analyse en oplossingsrichtingen. De *Adaptieve Agenda* verdiept, prioriteert en programmeert de oplossingsrichtingen uit de *Netwerkstudie*. De *Adaptieve Agenda* bevat zeven pakketten; vijf voor de verschillende ontwikkellocaties, één met randvoorwaarden voor alle gebiedsontwikkelingen en één met regionale en overige oplossingsrichtingen (gebiedsoverstijgend belang).

Zo staan in het pakket voor Lisserbroek:
- De doorfietsroute Noordwijk – Lisse – Lisserbroek-H
- HOV Noordwijk – Schiphol;
- Een verdiepende studie vaar een verbinding tussen N208 en A44, met een aansluiting Lisserbroek;
- Het realiseren van een ruit om Lisserbroek en Lisse

De *Netwerkstudie*, resulterend in de *Adaptieve Agenda* van de gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam (zie kader) sluit goed aan op de afspraken die de samenwerkende partijen in de Duin- en Bollenstreek in 2022 met elkaar hebben gemaakt (zie kader). Onderdeel van de *Adaptieve Agenda* is dat autoverkeer naar de randen van de kernen wordt geleid.
Zo wordt in het kader van de woningbouwprogrammering in Lisserbroek onderzocht in hoeverre een robuuste randstructuur de grote druk in de kernen en op de bestaande bruggen over de Ringvaart (zoals de Lisserbrug) kan verminderen. Vanuit deze parallelle belangen ontstaat een goed fundament om de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het gebied gezamenlijk op te pakken en tot realisatie te brengen.

### Niet-infrastructurele maatregelen

Voorafgaand aan een besluit over de aanleg van nieuwe infrastructuur moeten ook de effecten van niet-infrastructurele maatregelen in beeld zijn gebracht. De negen partijen werken volgens de redeneerlijn van “verminderen, verbeteren en veranderen”. Het betreft hierbij dan bijvoorbeeld om via een werkgeversaanpak mensen te bewegen buiten de spitsuren te reizen, infrastructuur beter te benutten en het gebruik van duurzame verplaatsingswijzen te stimuleren.

### Uitwerking volgens het STOMP-principe

Alle deelnemende partijen in de samenwerking hanteren in de ontwikkelingen rond mobiliteit het STOMP-principe . Het STOMP-principe kijkt wat er nodig is op het gebied van mobiliteit. Wat kan opgelost worden met verdichten of nabijheid, wat met fietsmaatregelen en openbaar vervoer. En als al die maatregelen onvoldoende blijken wordt gekeken of infrastructuur een oplossing kan bieden.

De negen samenwerkende partijen volgen dit principe De aanpak van de HOV-lijn Noordwijk-Schiphol en de aanpak rond het doorfietspaden netwerk zijn hier voorbeelden van. De realisatie van de verbetering van de autobereikbaarheid is het sluitstuk van de aanpak.

### MOBILITEITSMAATREGELEN ALS VOORWAARDE VOOR RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ONTWIKKELINGEN

Ruimtelijk economische ontwikkelingen, zoals de woningbouwopgaven en de groei van het aantal arbeidsplaatsen in zowel de Duin- en Bollenstreek als Haarlemmermeer zetten de toch al matige regionale bereikbaarheid verder onder druk. En daarmee de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Mobiliteitsopgaven staan dan ook niet op zichzelf. Zij faciliteren de gewenste ontwikkelingen zoals neergelegd in de Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam en de Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek. Dat geldt ook voor de ruimtelijke voorstellen aan het Rijk die de provincies Noord- en Zuid-Holland voorbereiden.

In deze startnotitie zijn de meest recente zaken opgenomen van wat nu bekend en vastgesteld is rondom bijvoorbeeld woningbouwontwikkelingen. In de samenwerking blijven we actualiteiten delen en kijken we wat de impact daarvan is op de mobiliteitsaanpak in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer.

Haarlemmermeer heeft in haar Omgevingsvisie de ruimtelijke ontwikkelingen in kaart gebracht. De woningbouwontwikkelingen rond Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Lisserbroek en de ontwikkeling van arbeidsplaatsen rondom Schiphol verhogen de druk op het mobiliteitsnetwerk.

De *Netwerkstudie* en de *Adaptieve Agenda* zijn vastgesteld door de Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Haarlemmermeer.

De vijf gemeenten van de Duin- en Bollenstreek stelden in 2021 de *Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek* als integraal kader voor hun ontwikkeling vast, met onder andere woningbouwlocaties in Voorhout, Noordwijk, Lisse en Hillegom. De ontwikkeling van deze locaties verhoogt de druk op het mobiliteitsnetwerk. Toekomstige bewoners zullen vaak buiten de Duin- en Bollenstreek werken. De *Uitvoeringsagenda Duin- en Bollenstreek* (vastgesteld in 2022) vormt het integrale kader, met zes topprioriteiten. De bereikbaarheid in het noordelijk deel van het gebied wordt hierin uitgewerkt. De Regionale Omgevingsagenda en Regionale Strategie Mobiliteit van Holland Rijnland vormen hiervoor het grote integrale kader.

### RELATIES MET ANDERE VOORNEMENS

Rijkswaterstaat bereidt de vervanging en reconstructies van een aantal bruggen en viaducten in rijksweg A44 voor. De uitvoering hiervan start in 2025 en kent een looptijd tot ongeveer 2031. Dit biedt zowel kansen als uitdagingen.

Partijen verkennen de mogelijkheden om een aantal uit te voeren maatregelen in het kader van de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid versneld uit te voeren. Daarmee vermindert de overlast en het beperkt de verminderde doorstroming gedurende de uitvoering van de werkzaamheden aan de A44.

### PROBLEEMSTELLING:

*“Uitgaande van:*

- *het mobiliteitsbeleid van de negen samenwerkende partijen,*
- *de onderkenning van knelpunten in de multimodale bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de functionele regio,*
- *de woningbouwopgaven,*
- *alsook de behoefte om de ontsluitingsstructuur meer in balans te brengen met oost-west gerichte sociaal-maatschappelijke leefpatronen,*

*beogen partijen met de aanpak mobiliteitsmaatregelen NDBS&H de bereikbaarheid in de functionele regio substantieel te verbeteren. De aanpak is multimodaal gericht.”*

### TOELICHTING BIJ DE PROBLEEMSTELLING:

De partijen in deze samenwerking zijn de twee provincies, twee regio's en vijf gemeenten genoemd in deze startnotitie.

De functionele regio strekt zich in oostwest-richting uit van de kuststrook tot de westflank van de Haarlemmermeerpolder. In noord-zuidrichting omvat de functionele regio het gebied tussen de provinciegrens en de N443.

De maatregelen moeten aansluiten bij het vigerende mobiliteitsbeleid en bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op het niveau van de functionele regio.

In het kader van de woningbouwopgave moeten de maatregelen bijdragen aan de leefbaarheid in de dubbeldorpen, de bereikbaarheid van de gebiedsontwikkeling Lisserbroek en de regionale bereikbaarheid.

De bijdrage van de maatregelen moet zich voordoen op alle vervoersmodaliteiten, waarbij ook de samenhang tussen modaliteiten een aandachtspunt is.

### OPLOSSINGSRICHTING EN KEUZE

De Noord- en Zuid-Hollandse partijen hebben elkaar gevonden in de constatering dat er veel samenhang is als het gaat om oplossingsrichtingen en te maken keuzen.
De partijen onderkennen een gemeenschappelijk regiobelang. Ze kiezen ervoor om gezamenlijk onderzoek te doen naar drie concrete projecten, waarbij de uitwerking op projectniveau in wisselende samenstellingen kan plaatsvinden[1].

### MAATREGELENPAKKET - DRIE PROJECTEN

Het maatregelenpakket is een totaalpakket, dat als geheel verder moet worden uitgewerkt. Het pakket richt zich op de multimodale bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de functionele regio Het pakket onderscheidt drie delen. Daarnaast wordt reeds ingezet op openbaar vervoer, in het bijzonder de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol. Dit HOV-project is eerder gestart en kent een eigen projectorganisatie[2]. Hoewel relevant in het kader van de multimodale aanpak en STOMP, maakt het HOV-project om deze reden geen deel uit van het maatregelenpakket en deze startnotitie.

- **Fietsmaatregelen**

  Verplaatsingen tot 15 à 20 kilometer in de functionele regio zijn met de (elektrische) fiets uit te voeren. Herkomsten en bestemmingen liggen op fietsafstand van elkaar. Het netwerk van goede fietsroutes verdient nadrukkelijk verbetering. Alle negen deelnemende partijen voeren actief beleid om te komen tot een volledig netwerk van doorfietsroutes.
  Basis voor de realisatie van het doorfietsroutenetwerk vormen de plannen van de MRA en Zuid-Holland. De actualisatie van het doorfietsroutenetwerkplan van Holland Rijnland sluit hierop goed aan.
  Holland Rijnland heeft de regie als het gaat om de actualisatie van het doorfietsroutenetwerk in Zuid-Holland. De VRA heeft de regie als het gaat om het coördineren van het uitvoeren van projecten van het MRA doorfietsroutenetwerk in de regio Amstelland Meerlanden (waar Haarlemmermeer onder valt).
  Naast het belang van doorfietsroutes is ook de bijdrage van fietsmaatregelen aan ketenmobiliteit een aandachtspunt dat valt binnen de afspraken van het maatregelenpakket (en de afspraken

[1] Op onderdelen van maatregelen kan de samenwerking met meer of minder partijen worden opgepakt. Kern van de samenwerking is dat de maatregelen op het brede niveau van de stuurgroep worden afgestemd.
[2] In het kader van het maatregelenpakket is afgewogen dat bestaande afspraken omtrent HOV toereikend zijn. Het project HOV Noordwijk-Schiphol kent een eigen begroting met een omvang van € 46 miljoen.

met Provinciale Staten in Zuid-Holland). De bijdrage van fietsmaatregelen aan de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van HOV-voorzieningen is hierbij van belang. Dit aspect wordt meegenomen bij het prioriteren en toekennen van budgetten aan maatregelen.
Binnen de fietsmaatregelen neemt de fietstunnel in de N208 nabij Lisse een bijzondere positie in. Het bij de provincie Zuid-Holland beschikbare budget voor fietsmaatregelen binnen het maatregelenpakket voor de bereikbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek biedt enige ruimte voor een bijdrage aan de meerkosten van deze fietstunnel.

- **Verbinding N208 – A44 (Lisse-Lisserbroek)**

  Een nieuwe verbinding tussen N208 en A44, ten zuiden van Lisse, draagt naar verwachting bij aan verbeterde bereikbaarheid van de hele regio. Deze nieuwe (oever)verbinding ten zuiden van Lisse moet de bestaande brug in de kern tussen Lisse en Lisserbroek ontlasten. De studie naar deze nieuwe oostwest-verbinding verkent de mogelijkheden voor openbaar vervoer, fiets en auto. Daarbij kan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kernen van Lisse, Lisserbroek en Sassenheim significant beter worden. Ook de ontwikkeling van nieuwe woongebieden als Geestwater (Lisse; 1.250 woningen), Lisserbroek-Noord en Binnen Turfspoor (Haarlemmermeer; 2.400 woningen in fase 1; uitbreiding mogelijk tot 4.000 woningen) komt met deze nieuwe verbinding een stap dichterbij.
  De provincie Zuid-Holland trekt de regionale samenwerking voor dit project. Samen met de regio worden oplossingsrichtingen geformuleerd. Dit start met het bepalen van een zoekgebied tussen de N208 en A44. De resultaten worden vastgelegd in een voorbereidingsbesluit. Dit is het eerste bestuurlijke besluit na vaststelling van de startnotitie. De verwachting is dat dit besluit in 2024 wordt genomen.
  Vervolgens worden alle oplossingsrichtingen doorgerekend op effecten en beoordeeld op nut en noodzaak. Ook volgt een kostenraming. Deze verkenningen leiden tot een voorkeur van de regiopartijen voor één alternatief. Dit alternatief wordt voorgelegd voor besluitvorming (uitvoeringsbesluit)[3]. Met het uitvoeringsbesluit wordt de verbinding een project met geoormerkt budget. In de provincie Zuid-Holland beslissen Provinciale Staten over het voorbereidingsbesluit. De projectpartners nemen besluiten op basis van evenknieën van het voorbereidingsbesluit.

- **Verbinding N206 – N207 met aftakking naar station Hillegom**

  De verbinding N206 – N207, met een aftakking naar station Hillegom, vormt een oost-west verbinding als vervanging van de bestaande wegen die qua doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid ontoereikend zijn. Door de realisatie van een verbinding met de N206-N207 kan het station Hillegom uitgroeien naar een regionale HUB richting Haarlem, Leiden en Hoofddorp.
  Hillegom en Noordwijk zijn gezamenlijk trekker van dit deelproject. Het project start met een verkenning van mogelijkheden en beperkingen. Belangrijke elementen daarbij vormen de kruising met het spoor en de mogelijkheid om de verbinding in fasen te realiseren. De verkenning resulteert in een besluit over het vervolgproces. De verkenningsfase is in de eerste helft van 2025 afgerond.

## COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE

- **Communicatie**

  Het gezamenlijk opgestelde communicatieplan vormt de basis voor de communicatie. Inwoners, belangengroepen, ondernemers en betrokken organisaties worden regelmatig geïnformeerd over de voortgang van het project en de verschillende onderdelen. Dit gebeurt met nieuwsbrieven en

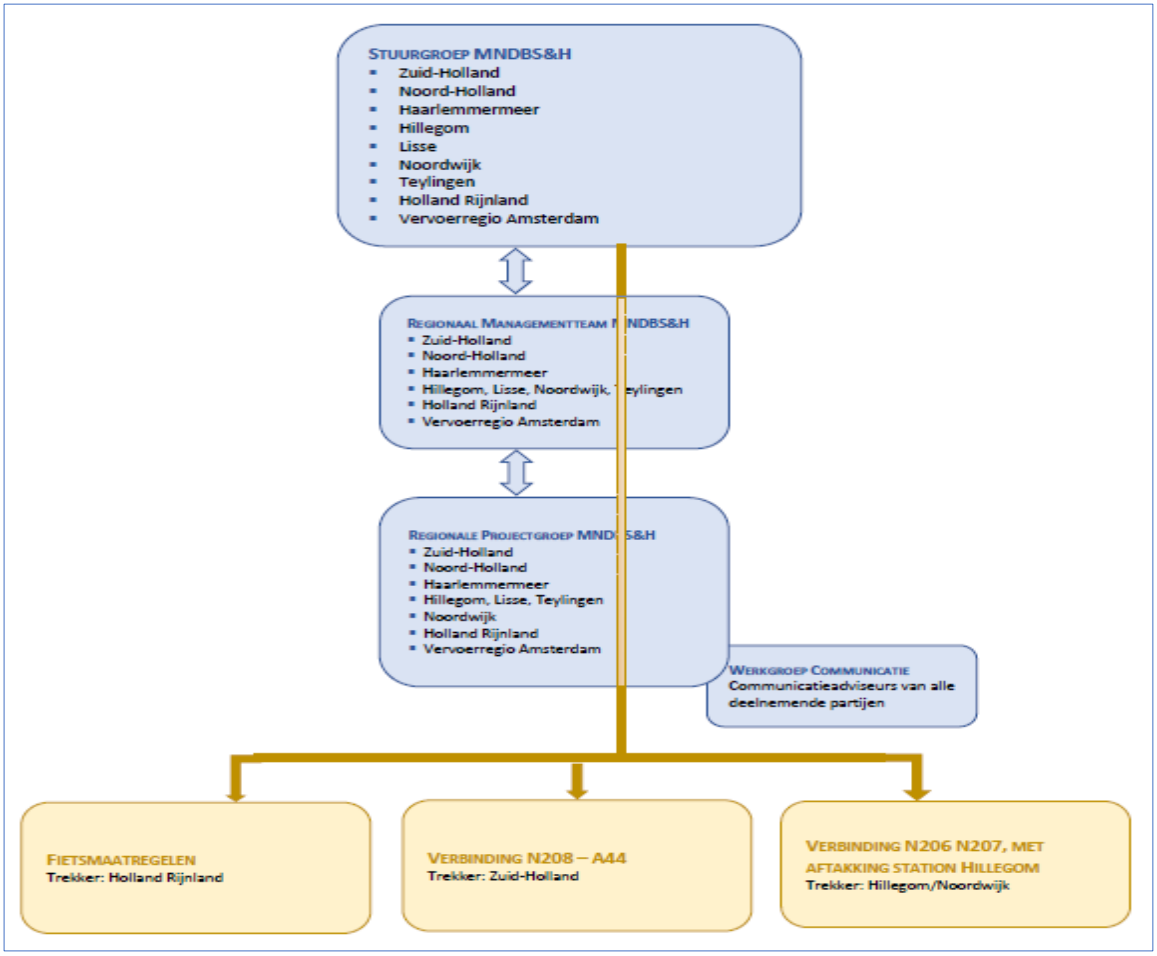
[3] De term *'voorbereidingsbesluit'* is gebaseerd op terminologie die gebruikt wordt door de provincie Zuid-Holland.

met algemene persberichten. Er is een projectwebsite: Een bereikbare en leefbare Noordelijke Duin- en Bollenstreek & Haarlemmermeer - Provincie Zuid-Holland.
Iedereen kan zich aanmelden voor de nieuwsbrief. Medio 2023 zijn er circa 100 aanmeldingen. Voor de deelprojecten zijn er naast de nieuwsbrieven, persberichten en website ook informatiebijeenkomsten denkbaar.
Speciaal voor de vijf gemeenteraden, Provinciale Staten van Noord- en Zuid-Holland en de besturen van de samenwerkingsverbanden is er een voortgangsinformatiebrief. Kort na iedere stuurgroepbijeenkomst verschijnt deze informatiebrief. Met raads- en statenbijeenkomsten informeren de stuurgroepleden de eigen bestuurlijke achterban.

- **Participatie**
  Participatie vormt een onlosmakelijk onderdeel van alle projecten in het maatregelenpakket. Een goede voorbereiding is hierbij noodzakelijk. In drie bijeenkomsten zijn circa 120 partijen geanalyseerd op hun belangen en betrokkenheid. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de deelprojecten. Voor het project doorfietsroutenetwerk zal een dergelijke betrokkenenanalyse plaatsvinden als er zicht is op het uitvoeringsprogramma. De participatie wordt georganiseerd op het niveau van de afzonderlijke projecten. Bij de uitvoering van de participatie worden de gemeenteraden en provinciale staten betrokken. Zij vormen vaak voor inwoners en ondernemers het eerste aanspreekpunt.

## ORGANISATIE

De bestuurlijke Stuurgroep MNDBS&H vormt de kern van de organisatie. De stuurgroep neemt besluiten over het totale project.



De negen deelnemende partijen stemmen af in het Regionaal Managementteam (RMT). Daarmee heeft het RMT een sturende rol op de voortgang. De regionale ambtelijke projectgroep bereidt de bijeenkomsten van de stuurgroep en het RMT voor.
De uitvoering van de projecten gebeurt in projectwerkgroepen. Het voorzitterschap van de stuurgroep ligt in handen van de provincie Zuid-Holland.

### FINANCIËN

Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben met de begrotingsbehandeling 2023 € 47,5 miljoen euro gereserveerd voor het verbeteren van de multimodale bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de noordelijke Duin- en Bollenstreek[4]. Daarbij geeft de provincie prioriteit aan de verbinding N208-A44. Afgesproken is dat € 10 miljoen wordt aangewend voor fietsmaatregelen, waaronder de een bijdrage voor de fietstunnel in de N208 nabij Lisse.

Binnen het *Regionaal Investeringsfonds* (RIF) van Holland Rijnland is € 12,5 miljoen gereserveerd voor de uitvoering van infrastructurele maatregelen in de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

De *Adaptieve Agenda* van de gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam koppelt budgetten aan onderzoeksprojecten. Voor 2024 betreft het onder andere een studie naar de regionale ontsluitingsmogelijkheden bij Lisserbroek (N208-A44-verbinding).

Voor werkzaamheden die in de voorbereiding van de drie deelprojecten moeten worden verricht hebben de vier gemeenten in de Duin- en Bollenstreek voor 2023 en 2024 ruim € 0,5 miljoen beschikbaar. Onderdeel van het plan van aanpak voor de studiefase N208-A44 zal ook een voorstel voor de bekostiging van die studiefase zijn, met een bijdrage van alle bij die studie betrokken partijen.

De Zuid-Hollandse partijen hebben afgesproken zich in te spannen voor extra financiën voor de realisatie van de projecten.

Volgens vigerende spelregelkaders besluiten alle partijen per faseovergang en per project over financiële middelen. In Noord-Holland is nog geen budgetreservering opgenomen in het investeringsprogramma. Wel is onderzoeksbudget beschikbaar.

### RISICO'S

Dit onderdeel beschrijft de risico's op het niveau van de startnotitie. Bij ieder van de genoemde deelprojecten hoort een eigen risico-inventarisatie

- **Bestuurlijk commitment**
  Alle negen partijen hebben op 16 februari 2023 aangegeven te willen samenwerken aan de verbetering van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer. De beide provincies hebben in de recentelijk gesloten coalitieakkoorden de bereikbaarheid van de Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer expliciet benoemd (zie kader).
  Gedurende de (lange) doorlooptijd van deelprojecten kunnen verkiezingen er toe leiden dat politiek-bestuurlijk het project of deelprojecten anders beoordeeld worden.

**COALITIEAKKOORD NOORD-HOLLAND**
Gezien de grote woningbouwopgave blijven we in overleg met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten over een goede bereikbaarheid in de regio Haarlemmermeer en de Duin- en Bollenstreek.

**COALITIEAKKOORD ZUID-HOLLAND**
We voeren het statenvoorstel Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin en Bollenstreek uit.

[4] De middelen van de provincie Zuid-Holland zijn gereserveerd voor besteding binnen de provincie Zuid-Holland.

- **Technische realisatie**
  De risico's die verband houden met de technische realisering worden verkend in projectstudies. Zo willen we inzicht opdoen over de meest wenselijke ligging van nieuwe infrastructuur (economisch, landschappelijk, etc.), willen we weten of de regio inderdaad beter bereikbaar wordt en waar de leefbaarheid verbetert. De antwoorden op deze vragen moeten bekend zijn voor we beginnen aan procedures in het kader van het omgevingsbeleid.
- **Stikstof, $CO_2$**
  De effecten van de projecten op natuur- en milieu worden verkend in een milieu-effectstudie. Het stikstofvraagstuk vormt voor alle projecten een ongewis risico en moet voor zowel de uitvoering als na realisatie goed in beeld gebracht worden. Het Natura 2000 gebied Kennemerland Zuid (tussen het Noordzeekanaal en Noordwijk) vormt hierbij een extra aandachtspunt. De milieustudies zullen ook duidelijkheid verschaffen over de $CO_2$ ruimte voor de realisatie van beide trajecten N208-A44 en N206-N207.
- **Maatschappelijk commitment**
  Er moet bij het project en de deelprojecten rekening gehouden worden met (georganiseerde) maatschappelijke weerstand. Dat zal variëren van organisaties als het gaat om aantasting van groen en landschap, het verdwijnen van percelen voor de bollenteelt tot aan individuele grondeigenaren die een nieuwe verbinding over hun perceel gaan krijgen.
  Tegelijkertijd zijn er maatschappelijke belangen en partijen, zowel bewonersgroepen als organisaties uit het bedrijfsleven, die een verbeterde bereikbaarheid, meer leefbaarheid en meer verkeersveiligheid ondersteunen.
- **Andere (semi) overheidspartijen**
  Voor de verschillende deelprojecten is medewerking van andere partijen onontbeerlijk. Voor het deelproject N208-A44 gaat het in ieder geval om Rijkswaterstaat (aansluiting op A44) en het Hoogheemraadschap van Rijnland (piekwaterberging).
  Voor het deelproject N206-N207 vormt ProRail de gesprekspartner als het gaat om de ongelijkvloerse spoorkruising ten zuiden van Hillegom.
  Rijkswaterstaat voert tussen 2025 en 2031 groot onderhoud uit aan de A44. In grote delen van de functionele regio hebben deze werkzaamheden ingrijpende gevolgen voor het gebruik van de bestaande wegen. Ook begrenst de verhoogde druk op het regionale wegennet de mogelijkheden voor het uitvoeren van overige werkzaamheden in het gebied. Dit kan significante impact hebben op projectplanningen van voorgenomen maatregelen en vraagt zodoende afstemming met Rijkswaterstaat.
- **Financiën**
  De financierbaarheid van projecten is niet een automatisch gegeven. Stijgende materiaal- en bouwkosten, en de voorlopige status van eerste ramingen vormen een substantieel risico voor de uitvoering.
- **Planning**
  Na vaststelling van de startnotitie is het opstellen van een projectplanning voor ieder project een eerste stap. De hiervoor genoemde risico's hebben alle invloed op de projectplanningen.

*‘De reiziger op de fiets, in de bus of in de auto heeft geen boodschap aan gemeente- of provinciegrenzen. Die gaat gewoon naar het werk, de winkel of het strand.’*

De provincies Noord- en Zuid-Holland, de samenwerkingsverbanden Vervoerregio Amsterdam en Holland-Rijnland en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen startten in februari 2023 een samenwerking. Deze nieuwe alliantie beoogt de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid te verbeteren tussen Haarlemmermeer en de Duin- en Bollenstreek. In deze nieuwsbrief informeren wij u over ons besluit om de fase van verkenningen te starten.



*v.l.n.r.: Roberto ter Hark, Marlies Volten Maarten Dijkshoorn, Jolanda Langeveld, Marja Ruigrok, Jeroen Olthof, Frederik Zevenbergen, Gerard Mostert.*

## Ringvaart is geen grens

De Ringvaartbewoners van zowel de Duin- en Bollenstreek als de Haarlemmermeer reizen dagelijks over de Ringvaart om naar school of werk te gaan, te winkelen of familie en vrienden te bezoeken. Vele bezoekers aan de bollenvelden in het voorjaar, het strand of Schiphol en Amsterdam ervaren bij het oversteken van de Ringvaart niet bewust dat ze een provincie- en gemeentegrens oversteken. Wat ook geldt voor de logistieke sector, die dezelfde wegen gebruikt om hun lading te vervoeren.
Kortom, de activiteiten van alle dag houden zich niet aan overheidsgrenzen. Maar wel worden diezelfde dagelijkse activiteiten beperkt en soms gehinderd doordat ze onvoldoende op elkaar aansluiten of door het ontbreken van goede infrastructuur voor de fiets, het openbaar vervoer en de auto. Vooral in een regio waar de onderlinge relaties groot zijn en deze regio tegelijkertijd doorkruist wordt met doorgaand verkeer naar publiekstrekkers als Keukenhof, het strand en Schiphol is de druk op het mobiliteitsnetwerk (te) groot. Aspecten als leefbaarheid en veiligheid komen steeds meer in het gedrang. Hiernaast wordt hard gewerkt aan de bouw van hoogstnoodzakelijke woningen en is er nog behoefte aan een fors groter aantal.

**COALITIEAKKOORD NOORD-HOLLAND**
Gezien de grote woningbouwopgave blijven we in overleg met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten over een goede bereikbaarheid in de regio Haarlemmermeer en de Duin- en Bollenstreek.

**COALITIEAKKOORD ZUID-HOLLAND**
We voeren het statenvoorstel Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek uit.

## Coalitieakkoorden geven vertrouwen

In maart 2023 waren de verkiezingen voor Provinciale Staten. De uitslag van de verkiezingen wijzigde de samenstelling van de staten behoorlijk. Daarom werd vol spanning uitgekeken naar de beide coalitieakkoorden. Kort voor de zomer werden de akkoorden gepresenteerd. Akkoorden die de afspraken uit februari bestendigden. Met veel vertrouwen gaat de alliantie voort op de ingeslagen weg om de regio Haarlemmermeer en de Duin- en Bollenstreek leefbaar, veilig en bereikbaar te houden. En daarmee de regio ook in de toekomst voldoende aantrekkelijk te laten zijn om te wonen, te ondernemen en te recreëren.

## Raden en statenbijeenkomsten

Op initiatief van de gemeenteraad van Haarlemmermeer was er in 2021 een eerste raden- en statenbijeenkomst. Raadsleden van betrokken gemeenten en de leden van de twee Provinciale Staten spraken met elkaar over de noodzaak voor betere oost-westverbindingen. Raadsleden uit Teylingen en Haarlemmermeer organiseerden in juli van dit jaar een vervolgbijeenkomst. De gepresenteerde plannen benadrukten dat alleen samen optrekken de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de multimodale bereikbaar echt verbeterd kan worden.

## Grote opgaven

In Nederland moeten we veel nieuwe woningen bouwen. In de grote economische centra als Schiphol en Amsterdam-Zuid groeit het aantal arbeidsplaatsen. De Duin- en Bollenstreek trekt steeds meer bezoekers, die het strand, de duinen en de bollenvelden hoog waarderen. Er bestaat ook het besef dat deze ontwikkelingen de druk op de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid vergroten. Zonder passende maatregelen zal de aantrekkelijkheid van onze regio om fijn te wonen, plezierig te vertoeven en goed te ondernemen in de toekomst minder worden.

## Besluit

Vijf colleges van B&W, twee colleges van GS en twee dagelijkse besturen van de samenwerkingsverbanden hebben de afgelopen week besloten over de Startnotitie. Dit is de bestuursopdracht waarmee de alliantie de volgende stap zet voor de veilige bereikbaarheid en het versterken van de leefbaarheid in de regio. Gestart wordt met verkenningen naar maatregelen en combinaties van maatregelen die bijdragen om de regio goed te ontsluiten en de leefbaarheid te verbeteren, ook in de toekomst. Want er komen vele duizenden woningen bij. Die verkenningen zijn integraal. Daarbij onderzoeken we de mogelijkheden van het verminderen van de groei van mobiliteit, ruimtelijke ordeningsmaatregelen, nieuwe infrastructuur en gedragsverandering van verkeersdeelnemers. Dit laatste kan door het stimuleren van andere manieren van vervoer en/of reismomenten. Hierbij is altijd een totaalpakket van belang voor het bereiken van de uiteindelijke ambitie van een leefbare, verkeersveilige en bereikbare regio.




## STOMP

De Startnotitie beschrijft ook dat het STOMP-principe de leidraad vormt in de ontwikkelingen rond mobiliteit. Dit principe staat voor Stappen, Trappen, OV, Mobility as a service en Privé-auto, in volgorde van voorkeur. Welke maatregelen op het gebied van verdichten of nabijheid zijn mogelijk? Hoe valt invulling te geven aan de verplaatsingsvraagstukken met fietsmaatregelen en openbaar vervoer? De realisatie van de verbetering van de autobereikbaarheid vormt het sluitstuk van de STOMP-aanpak. In de praktijk werken de negen organisaties al op deze manier samen. De realisatie van de HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol vormt hiervan het meest zichtbare voorbeeld. Dit geldt ook voor de aanpak van het netwerk van doorfietspaden die

de ringvaart kruisen. De provincie Zuid-Holland heeft € 10 miljoen gereserveerd voor de uitvoering van fietsmaatregelen.

## Verkenningen

De Startnotitie beschrijft drie onderdelen waarvoor verkenningen worden uitgevoerd. Deze drie vormen onderdeel van een multimodaal maatregelenpakket. Er wordt al ingezet op openbaar vervoer. Het HOV-project tussen Noordwijk en Schiphol is gestart en kent een eigen projectorganisatie en -begroting. Het project loopt daarmee als het ware vooruit op het multimodale maatregelenpakket. Om deze reden maakt dit project geen deel uit van de Startnotitie. De drie genoemde onderdelen zijn:

- **Fietsmaatregelen**
  Met de toename van het gebruik van elektrische fietsen zijn meer verplaatsingen in de regio met de fiets mogelijk. Het netwerk van goede fietsroutes moet dan wel verbeterd worden. Basis voor de realisatie van dit netwerk vormen de plannen van de Metropoolregio Amsterdam en de provincie Zuid-Holland. De actualisatie van het doorfietsroutenetwerkplan van Holland Rijnland sluit hier goed op aan. De Vervoerregio Amsterdam en Holland Rijnland hebben de regie als het gaat om de coördinatie van het uitvoeren van projecten op het grondgebied van de provincies Noord- en Zuid-Holland.
  Naast het belang van doorfietsroutes vallen fietsmaatregelen die bijdragen aan het versterken van ketenmobiliteit binnen de afspraken van het maatregelenpakket. Zo prioriteren we fietsprojecten die bijdragen aan het vergroten van het gebruik van het HOV.
- **Verbinding N208 - A44 (Lisse-Lisserbroek)**
  De verbinding tussen de N208 en de A44, ten zuiden van Lisse en Lisserbroek, draagt naar verwachting bij aan de verbetering van de bereikbaarheid van de hele regio, ook na de bouw van de duizenden geplande woningen in Voorhout, Lisse en Lisserbroek. En door het autoverkeer naar de randen van de dorpen te leiden verbetert de leefbaarheid in die dorpen. Daarmee wordt het ook veiliger om in die dorpen te lopen en te fietsen. Onderdeel van deze nieuwe verbinding is een nieuwe brug over de Ringvaart, die de bestaande brug in de kern, tussen Lisse en Lisserbroek moet ontlasten. De studie verkent de mogelijkheden van deze nieuwe verbinding voor openbaar, fiets en auto..
  De verkenning start met het formuleren van een integraal pakket van oplossingsrichtingen. Deze oplossingsrichtingen rekenen we door op effecten en noodzaak. Ook volgt een kostenraming. De verkenning leidt tot een voorkeur van organisaties voor een alternatief, dat zal bestaan uit een combinatie van maatregelen. Over dit alternatief besluit de alliantie in 2024. Dit is dan de eerste bestuurlijke mijlpaal na het vaststellen van de Startnotitie. De provincie Zuid-Holland trekt dit project.
- **Verbinding N206 – N207, met een aftakking naar station Hillegom**
  De verbinding tussen de provinciale wegen N206 en N207 vormt een oost-westverbinding, als vervanging van bestaande wegen die qua verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming niet toereikend zijn. Door de aftakking naar station Hillegom ontstaat hier een regionale HUB met verbindingen naar Haarlem, Leiden en Hoofddorp. De verkenning start met een inventarisatie van mogelijkheden en beperkingen. Het kruisen van de spoorlijn Haarlem – Leiden vormt een speciaal aandachtspunt, evenals de mogelijkheid om de verbinding in fasen te realiseren. De gemeenten Hillegom en Noordwijk trekken dit project.

## Communicatie en participatie

De alliantie heeft een gezamenlijk communicatieplan geschreven, wat de basis vormt voor de communicatie. Inwoners, belangengroepen, ondernemers en betrokken organisaties worden regelmatig geïnformeerd over de voortgang van het project en de verschillende onderdelen. Er is ook een projectwebsite: Een bereikbare en leefbare Noordelijke Duin- en Bollenstreek & Haarlemmermeer - Provincie Zuid-Holland. Daarnaast verschijnen er nieuwsbrieven en persberichten. Iedereen kan zich aanmelden voor de nieuwsbrief.
Participatie vormt een onlosmakelijk onderdeel van het hele project, waarbij opgemerkt wordt dat consultatie hierbij een beter passend woord is. Dit vergt een goede voorbereiding. We organiseren de afstemming met alle belanghebbenden op het niveau van de afzonderlijke projectonderdelen. Uiteraard betrekken we ook de gemeenteraden en de beide Provinciale Staten. U vormt de beslissende stem en bent voor inwoners, ondernemers en belangengroepen vaak het eerste aanspreekpunt.

## Financiën

De provincie Zuid-Holland en Holland Rijnland hebben geld gereserveerd voor maatregelen die de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid verbeteren. Vanuit de Adaptieve Agenda Mobiliteit Haarlemmermeer zijn er onderzoeksbudgetten beschikbaar. De Duin- en Bollenstreekgemeenten hebben voor de komende jaren geld gereserveerd om de verkenningen en verdiepende studies uit te voeren.

## Vervolg

Nu de alliantie de Startnotitie heeft vastgesteld volgt voor ieder van de onderdelen een plan van aanpak met een planning. Bij de overgang naar elke nieuwe fase hoort besluitvorming. Dit zijn in ieder geval de momenten waarop we u opnieuw informeren.

Frederik Zevenbergen, gedeputeerde provincie Zuid-Holland
Jeroen Olthof, gedeputeerde provincie Noord-Holland

Marja Ruigrok, bestuurder Vervoerregio Amsterdam
Gerard Mostert, bestuurder Holland-Rijnland

Marja Ruigrok, wethouder gemeente Haarlemmermeer
Maarten Dijkshoorn, wethouder gemeente Hillegom
Jolanda Langeveld, wethouder gemeente Lisse
Roberto ter Hark, wethouder gemeente Noordwijk
Marlies Volten, wethouder gemeente Teylingen

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Provinciale Staten van Noord-Holland
door tussenkomst van de statengriffier mw. drs. K. Bolt
Dreef 3, tweede etage
2012 HR HAARLEM

**Gedeputeerde Staten**
**Uw contactpersoon**
W.G. Brussaard
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143655
BRUSSAARDW@Noord-Holland.nl



**Verzenddatum**

– 8 NOV. 2023

**Kenmerk**
2134879/2134928

**Uw kenmerk**

**Betreft: startnotitie mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer 'Op weg tussen duin, bollen en polder'**

Geachte leden,

Graag informeren wij u over de gezamenlijke startnotitie Mobiliteitsaanpak Noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer "Op weg tussen duin, bollen en polder" van de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het samenwerkingsverband Holland Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam, de provincie Zuid-Holland en de provincie Noord-Holland. Wij hebben met ons besluit met kenmerk 2134879/2134884 besloten deze mede vast te stellen.

## Inleiding

Op 16 februari 2023 hebben de bestuurders van de overheden in het gebied noordelijke Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer met elkaar afgesproken samen te gaan werken aan de verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio. Hierover informeerden wij u op 15 maart 2023 met een brief met kenmerk 1991544/1991743.
Vanwege de grote woningbouwopgave is het overleg met de provincie Zuid-Holland en de gemeenten over een goede bereikbaarheid in de regio Haarlemmermeer en de Duin- en Bollenstreek ook in het coalitieakkoord "Verbindend Vooruit" benoemd.

In de startnotitie staat omschreven hoe de infrastructuur is achtergebleven bij de economisch ruimtelijke ontwikkelingen in 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

gebied en voor welke problemen dit zorgt. Daarnaast worden in de startnotitie oplossingsrichtingen geformuleerd. Het gaat daarbij om de verschillende manieren van vervoer die ervoor kunnen zorgen dat het in de toekomst een leefbare, verkeersveilige en bereikbare regio is. Door de startnotitie bestuurlijk vast te stellen, komen de bestuurlijke partners het kader overeen waarbinnen oplossingsrichtingen verder worden verkend.

**Mobiliteit als voorwaarde voor ruimtelijk-economische ontwikkelingen**
Er is sprake van een autonome groei van mobiliteit in de regio. Daarnaast zetten ruimtelijk-economische ontwikkelingen, zoals de woningbouwopgave en de groei van het aantal arbeidsplaatsen in zowel de Duin- en Bollenstreek als Haarlemmermeer, de toch al matige regionale bereikbaarheid verder onder druk. Dit heeft ook een negatief effect op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de regio in het gebied tussen de noordelijke Duin- en Bollenstreek en Haarlemmermeer. De mobiliteitsopgaven staan dan ook niet op zichzelf; zij zijn onderdeel van de gewenste ontwikkelingen uit de Verstedelijkingsstrategie van de Metropoolregio Amsterdam en de Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek.

**Mobiliteitsaanpak**
De samenwerkende partijen hebben een maatregelenpakket met drie projecten benoemd. Deze zijn gericht op bereikbaarheid met verschillende vervoersmiddelen, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Ieder project kan in wisselende samenstelling van overheden worden uitgewerkt.
De partijen werken volgens de redeneerlijn "verminderen, verbeteren en veranderen" en gebruiken het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a service en Privéauto). Dit betekent dat er eerst wordt gekeken hoe bepaalde problemen opgelost kunnen worden door te verdichten met woningbouw in de kernen of nabijheid van voorzieningen, wat door fietsmaatregelen en wat met openbaar vervoer of deelmobiliteit. Als die maatregelen onvoldoende blijken, dan volgt het bekijken van de weginfrastructuur als oplossing.

**Drie Projecten**

Naast de drie projecten in de startnotitie, loopt er al het project HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol. Dit project is inhoudelijk volledig in lijn met de kaders van de startnotitie, maar maakt er geen onderdeel van uit. Het is al opgestart en heeft een eigen projectorganisatie.
De drie projecten uit de startnotitie zijn:

*Fietsmaatregelen*
De negen partijen voeren een actief beleid om een volledig netwerk van doorfietsroutes aan te leggen. Als basis worden de plannen van de Metropoolregio Amsterdam en de provincie Zuid-Holland gebruikt. Ook de bijdrage van fietsmaatregelen aan ketenmobiliteit komt in dit deelproject aan de orde.

*Verbinding N208-A44 (Lisse-Lisserbroek)*
Een nieuwe verbinding tussen N208 en A44 ten zuiden van Lisse draagt naar verwachting bij aan een verbeterde bereikbaarheid van de hele regio. De verbinding loopt gedeeltelijk in de provincie Zuid-Holland en gedeeltelijk in de provincie Noord-Holland en kruist de Ringvaart ten zuiden van Lisse en Lisserbroek. De studie verkent de mogelijkheden voor openbaar vervoer, fiets en auto. De nieuwe verbinding draagt bij aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kernen van Lisse, Lisserbroek en Sassenheim. Er is ook een relatie met de ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties aan beide zijden van de Ringvaart, zoals Lisserbroek-Noord en Binnen Turfspoor in de gemeente Haarlemmermeer.
De provincie Zuid-Holland trekt de regionale samenwerking voor dit project. Een bestuurlijk besluit over de overgang naar een nieuwe projectfase is gepland in 2024.

*Verbinding N206-N207, met aftakking naar station Hillegom*
Dit project onderzoekt een verbinding tussen de N206 bij De Zilk en het kruispunt van de N208 en N207 bij Hillegom, inclusief een aftakking naar station Hillegom. Het onderzoek naar deze oost-westverbinding is naar verwachting in 2025 afgerond. De gemeenten Hillegom en Noordwijk zijn gezamenlijk trekker van dit project.

**Financiën**
Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben € 47,5 miljoen gereserveerd voor het verbeteren van de bereikbaarheid, leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de noordelijke Duin- en Bollenstreek. Het samenwerkingsverband Holland Rijnland heeft € 12,5 miljoen gereserveerd. Een besluit over financiële bijdragen van de provincie Noord-Holland aan projecten of delen van projecten op het grondgebied van de provincie Noord-Holland is nu niet aan de orde. Aan de hand van de plannen van aanpak per project kunnen wij voor de verkenning(en) bijdragen vanuit het beschikbare initiatieven- of studiebudget.

**Risico's**

De startnotitie benoemt ook meerdere risico's. Deze komen in de verkenningen terug.

**Communicatie en participatie**
Inwoners, belangengroepen en betrokken organisaties worden regelmatig geïnformeerd over de voortgang van het pakket en de verschillende onderdelen. Dit gebeurt nu met een nieuwsbrief aan stakeholders en een persbericht. Stakeholders krijgen in het vervolgtraject een rol om te participeren. Participatie zal plaatsvinden op het niveau van de afzonderlijke projecten.

**Vervolg**
De projecten starten nu met het opstellen van plannen van aanpak. Wij blijven u in het vervolg informeren over de voortgang op programmaniveau. Een bestuurlijk besluit voor het project N208-A44 is voorzien in 2024. Afhankelijk van de voortgang en fase van de projecten zullen wij u consulteren of een ontwerpbesluit voorleggen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlage(n):

- Startnotitie Mobiliteitsaanpak NDBS&H 'Op weg tussen duin, bollen en polder'
- Nieuwsbrief