Bundel - Commissie Ruimte van 27 mei 2024

Agenda bijlagen

- concept agenda ruimte 27 mei
- Concept verslag Commissie Ruimte 27 mei 2024 ter voorvisie
- Technische vragen commissie Ruimte 27-05-2024
- Bijlage TV JA21 Rapport_Fietsknelpunt N197
- Beantwoording aanvullende technische vragen PVV n.a.v. Cie Ruimte 27-5-2024
- spreektijd 3,5 uur commissie Ruimte 27 mei

0 Technische Briefing Nota Infrastructurele Kapitaal Goederen 18:15 - 18:45

1 Opening en mededelingen

2 18:50 - Inspreekhalfuur

- Inspraakreactie Kustbuslijn 851_Geredigeerd

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

- concept verslag ruimte 15 april 2024 ter voorvisie
- concept agenda ruimte 27 mei
- Lijst met Moties commissie Ruimte 27 mei 2024
- Lijst met Toezeggingen commissie Ruimte 27 mei 2024
- Strategische agenda commissie Ruimte mei 2024 versie 25 april

4 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

5 19:20 - A-agenda Mobiliteit

5.a Visie Publieke Mobiliteit

Toelichting:
De provincie werkt samen met haar partners aan beter en betaalbaar openbaar vervoer, onder andere in de kleine kernen. Daarom investeert de provincie in nieuwe vormen van openbaar vervoer en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. De provincie heeft hiervoor de Visie Publieke Mobiliteit voor Noord-Holland gemaakt. De conceptversie is de afgelopen maanden besproken met stakeholders. De provincie heeft de visie naar aanleiding van hun opmerkingen aangepast. De definitieve versie wordt nu door het College van Gedeputeerde Staten ter besluitvorming aangeboden aan Provinciale Staten.
Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de concept visie publieke mobiliteit bespreken. Besluitvorming vindt plaats in de PS vergadering van 10 juni 2024

- Dossier 15176 voorblad
- Oplegnotitie Visie Publieke Mobiliteit
- Brief aan PS over vaststellen Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland
- Voordracht PS Visie Publieke Mobiliteit
- Visie Publieke Mobiliteit Noord-Holland versie 9 april
- Overzicht reacties en beantwoording Visie Publieke Mobiliteit

5.b Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek - Getsewoud

Toelichting:
De provincie Noord-Holland werkt aan de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Dit is onderdeel van de hoogwaardig openbaar vervoerverbinding (HOV) Noordwijk-Schiphol. Om de busverbinding planologisch mogelijk te maken is een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Op het Ontwerp-PIP zijn 23 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben geleid tot kleine wijzigingen in het PIP. Het definitieve PIP kan nu ter besluitvorming worden voorgelegd aan Provinciale Staten.
Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het Provinciaal Inpassingsplan Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoudbespreken. Besluitvorming vindt plaats in de PS vergadering van 10 juni 2024

- Dossier 15171 voorblad
- Brief aan PS over PIP HOV Lisserbroek-Cetsewoud
- Statenvoordracht PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud
- Nota van Beantwoording zienswijzen PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud
- Nota van Wijzigingen PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Verbeelding Blad 1
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Verbeelding Blad 2
- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Verbeelding Blad 3

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Planregels
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Planregels_Bijlage 1_Watercompensatie
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 1 Parkeertelling
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 2 Onderzoek luchtkwaliteit
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 3 Geluidsonderzoek
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 4 Vooronderzoek bodem
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 5 Watertoets
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 6 Watercompensatieplan
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 7 Natuurtoets
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 8 NNN compensatieplan
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 9 Nader ecologisch onderzoek
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 10 Stikstofonderzoek
PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud_Toelichting_Bijlage 11 Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten

6 B-agenda Mobiliteit VERVALT!!!!

6.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda voortgangsrapportage doorfietsroutes 2023

Toelichting indiener agenderingsverzoek:
De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 geeft inzicht in de voortgang van het bouwen aan het netwerk van doorfietsroutes. De rapportage laat zien dat er in alle regio's voortgang geboekt wordt, maar geeft wel een waarschuwing af dat verdere voortgang en het halen van de langetermijndoelen afhangt van voldoende capaciteit en middelen bij alle betrokken partijen. Aangezien de kaderbrief 2025 als start van de begrotingscyclus binnenkort voorligt in PS, is dit een goed moment om te bespreken of de door de coalitie beschikbare extra financiële middelen voor doorfietsroutes afdoende zijn om de 2040 doelstellingen te halen.
Tenslotte is een belangrijke randvoorwaarde die genoemd wordt 'medewerking van het rijk'. Het hoofdlijnenakkoord van de beoogde nieuwe landelijke coalitie vermeldt nergens iets over fietsen. Dit doet vermoeden dat het niet hoog op de agenda staat de komende jaren en mogelijk iets betekent voor het rijksbudget doorfietsroutes.
Doel van agendering: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde in gesprek over deze voortgangsrapportage en de vraag of er meer middelen ter beschikking gesteld moeten worden om het landelijke doel van 2040 te halen en hoe de provincie de regierol in de realisatie van het doorfietsroutenetwerk nog beter kan pakken.

Volt C naar B verzoek Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023
Voortgangsrapportage 2023 Doorfietsroutenetwerk, rapportage met VRA en Provincie Flevoland
Brief aan PS over Voortgangsrapportage Doorfietsroutenetwerk 2023

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

Rondvraag CDA - Kustbuslijn 851 aan gedeputeerde Olthof
Rondvraag VVD - Omleidingsroutes werkzaamheden A7 aan gedeputeerde Olthof

8 21:20 - B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

8.a Meer ruimte voor wonen

Toelichting:
Vanuit het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' wil de provincie in de Omgevingsverordening meer ruimte bieden voor het bouwen van nieuwe woningen om op die manier de leefbaarheid en vitaliteit van kernen op peil te houden.
Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de brief plus bijlagen "meer ruimte voor wonen" bespreken.

Dossier 15408 voorblad
Brief aan PS over wijziging Omgevingsverordening 'Meer ruimte voor wonen'
Voorstel wijzigingen artikelen woningbouw in Landelijk gebied en Beschermd landschap
Toelichting op artikelen Omgevingsverordening
Stroomschema voorgestelde nieuwe situatie
Tabel was en wordt
Inspraakreactie inwoner commissie Ruimte 27 mei 2024
Inspreektekst Natuurmonumenten - BPL commissie Ruimte 27 mei 2024
Bijlage van inspreker: Vouwkaart Beschermde gebieden en Bouwlocaties
Inspraakreactie Stichting behoud Waterland commissie Ruimte 27 mei 2024
Inspraakreactie Hou Marken Mooi commissie Ruimte 27 mei 2024

8.a.1 Brief Landschap Noord-Holland, Natuurmonumenten en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland - Beschermende gebieden en Bouwlocaties(inspraakreactie cie Ruimte 27-05-2024)

Brief Landschap Noord-Holland, Natuurmonumenten en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland - Beschermende gebieden en Bouwlocaties_Geredigeerd

9 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

10 C-agenda mobiliteit

10.a Mobiliteit: Ingekomen brief Busbrug de Binding 24/7 open (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)

Ingekomen brief Busbrug de Binding 24/7 open_Geredigeerd

10.b Mobiliteit: Samenvoegen ov-concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 27-05-2024)

De provincie Noord-Holland voegt de OV-gebieden Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord in 2028 samen tot één gebied: Noord-West Noord-Holland. Dit doet de provincie om de kwaliteit van het openbaar vervoer in Noord-Holland in de toekomst verder te kunnen verbeteren. De verwachting is dat dit vervoerders zal uitnodigen tot goede inschrijvingen bij de aanbesteding van de ov-concessie Noord-West Noord-Holland.

Dossier 15048 voorblad

Brief aan PS over samenvoegen ov-concessies Haarlem-Umond en Noord-Holland Noord

10.c Mobiliteit: Verkenning Effecten Duurzame Energiedragers (C-agenda Ruimte 27-05-2024)

Naast elektriciteit en warmte zijn duurzame brandstoffen als derde grote categorie energiedragers nodig voor een klimaatneutrale samenleving. Onderzoekers van Royal HaskoningDHV en Studio Gear-Up concluderen dat duurzame brandstoffen nodig zijn om de klimaat- en energiedoelen van 2030 en daarna te halen. Ze concluderen verder dat de opgave dusdanig groot is dat Noord-Holland niet de luxe heeft om specifieke brandstoffen bij voorbaat uit te sluiten. Het college stuurt het onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de provincie, naar Provinciale Staten en verwerkt de inzichten in de aanpak voor de energietransitie.

Dossier 15053 voorblad

Brief aan PS over Verkenning Effecten Duurzame Energiedragers

Eindrapport Energiedragers Noord-Holland zonder persoonsgegevens

10.d Mobiliteit: Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)

Na een decennialange daling van het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland[1] neemt het aantal het laatste decennium helaas toe. Achter elk verkeerslachtoffer gaat veel leed schuil en de maatschappelijke kosten zijn hoog. De stijging moet in 2030 worden omgebogen tot een daling. In de Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2024- 2030 wordt daarom extra aandacht geschonken aan de kwetsbare groepen: fietsers en senioren met daarbij meerdere projecten gericht op gedrag, handhaving en infrastructuur. De aanpak is risico gestuurd, waarbij de middelen worden ingezet op locaties en groepen waar het risico op een ongeval met letsel het grootst is. Dit geldt zowel voor de investeringen in provinciale wegen, als de subsidies voor gemeentelijke wegen en verkeerseducatie.

1. https://swov.nl/nl/nieuws/aanbevelingen-verkeersveiligheid-noord-holland

Dossier 15081 voorblad

Brief aan PS over actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030

Actualisatie UvA Verkeersveiligheid

10.e Mobiliteit: Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen (2024) (C-agenda Ruimte 27-05-2024)

De provincie stelt vanuit de subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen 2024 € 528.000 beschikbaar voor het verbeteren van de
verkeersveiligheid op provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 80km/h. De subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen is
bedoeld om eigenaren en/of pachters met uitwegen op dit type provinciale wegen te stimuleren de perceelaansluitingen op de weg veiliger in te richten. Dat kan door het verwijderen van uitwegen, het samenvoegen van uitwegen of het veiliger vormgeven van uitwegen.

Dossier 15257 voorblad

Brief aan PS over Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen 2024

Publicatiebesluit Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen (2024)

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

10.f Mobiliteit / Luchtvaart: Luchthavenregeling Zweefvliegclub Den Helder (ZCDH) (C-agenda Ruimte 27-05-2024)

Bij het inpassingsplan van het Windpark Wieringermeer is het zweefvliegveld van de Zweefvliegclub Den Helder (ZCDH) verplaatst. Wij hebben toen afspraken gemaakt over voortzetting van het bestaande gebruik op de nieuwe locatie, inclusief lier- en sleepstarts. Met dit besluit geven wij structureel invulling aan deze afspraken.

Dossier 15387 voorblad

Brief aan PS over Ontwerp wijziging Luchthavenregeling ZCDH Hippolytushoeverweg
Ontwerp wijziging Luchthavenregeling ZCDH Hippolytushoeverweg

10.g Mobiliteit: Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2024-2028 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
In november 2022 ondertekende de provincie Noord-Holland het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer. Hierin wordt afgesproken dat in 2040 al het openbaar vervoer in Nederland volledig toegankelijk moet zijn. In het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV 2024-2028 staat wat de provincie de komende 4 jaar hiervoor gaat doen. Het toegankelijk maken van bushaltes voor reizigers met een visuele of motorische beperking is daarbij het belangrijkste.

Dossier 15251 voorblad
Brief aan PS over Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2024-2028
Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV NH 2024-2028

10.h Mobiliteit: A8-A9: informeren PS over aanpak robuuste oplossing (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' is het project Verbinding A8-A9 opgenomen: "Omdat financiering onzeker is en er voor de genoemde problemen van dit gebied in deze coalitieperiode een oplossing moet komen, onderzoeken en werken we tegelijkertijd met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden aan een robuust alternatief dat eveneens goed scoort op veiligheid, leefbaarheid en doorstroming en zicht heeft op financiering." Om te komen tot een robuuste oplossing worden twee eerder afgevallen alternatieven geactualiseerd. Op basis daarvan wordt gekeken of een van deze varianten een robuuste oplossing kan vormen.

Dossier 15263 voorblad
Brief aan PS over verbinding A8-A9 - Naar een robuuste oplossing

10.i Mobiliteit: Beantwoording vragen Regioraad tijdens actualiteit A7 in PS 8 april (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)
schriftelijke vragen Dienstregeling EBS en NS tijdens werkzaamheden A7 -VRA
Beantwoording schriftelijke vragen wijziging dienstregeling A7 -VRA

10.j Mobiliteit: Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 geeft inzicht in de voortgang van het bouwen aan het netwerk van doorfietsroutes, zoals dat is vastgelegd in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. De provincies Flevoland en Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam willen in 2040 het regionale netwerk van doorfietsroutes gerealiseerd hebben. In alle regio's is voortgang geboekt en wordt gewerkt om dat langetermijndoel te halen. Randvoorwaarden voor de verdere voortgang zijn voldoende capaciteit en middelen bij alle betrokken partijen.

Dossier 15366 voorblad
Brief aan PS over Voortgangsrapportage Doorfietsroutenetwerk 2023
Voortgangsrapportage 2023 Doorfietsroutenetwerk, rapportage met VRA en Provincie Flevoland

10.k Mobiliteit: Evaluatie pilot zwerfafval (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
De provincie Noord-Holland heeft in de periode 2021-2023 een pilot uitgevoerd om het zwerfafval in de bermen te verminderen. Uit de pilot is gebleken dat extra aanpak van zwerfafval bij hotspots, inzet op gedragsverandering en het opruimen van zwerfafval voor het maaien van de berm effectieve maatregelen zijn.

Dossier 15311 voorblad
Brief aan PS over evaluatie pilot zwerfafval 2021-2023
Bijlage - Evaluatie pilot zwerfafval

10.l Mobiliteit: Verkeersmaatregelen N307, ter hoogte de Woeste Hoogte in Bovenkarspel (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Bij de provincie, de gemeente Stede Broec en omwonenden zijn er zorgen over de verkeersveiligheid op de N307 ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte. In de afgelopen maanden heeft de provincie onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om de veiligheid ter plaatse te verbeteren. In de komende tijd wordt de voorkeursmaatregel verder uitgewerkt, het doel is om de maatregel zo snel als mogelijk te realiseren.

Dossier 15426 voorblad
Brief aan PS over stand van zaken verkeersmaatregelen N307, ter hoogte van de Woeste Hoogte
Bijlage bij Brief aan Provinciale Staten
Ongevallenbeeld N307 ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte

10.m Mobiliteit: Wijzigen subsidieregeling bushaltes Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 27-05-2024)

Vanaf juli 2024 veranderen in de regio Noord-Holland Noord de routes van een aantal buslijnen en daarvoor zijn nieuwe bushaltes nodig. De eerder opengestelde subsidieregeling bleek voor gemeenten ontoereikend om alle nieuwe haltes aan te leggen. Door de regeling nu opnieuw open te stellen kunnen de 25 nieuwe toegankelijke bushaltes worden gerealiseerd.

Dossier 15460 voorblad
Brief aan PS over openzetten subsidieregeling bushaltes NHN

10.n Mobiliteit: Brief aan PS ivm Kustbuslijn 851 en Lijn 37 (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)

Brief aan PS ivm Kustbuslijn 851 en Lijn 37__Geredigeerd

11 C-agenda Ruimtelijke Ontwikkeling

11.a Ruimte: Ontheffingsverzoek voor Kwadijk 16 in Edam-Volendam, probleemlocaties in dorpslinten (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Op 2 november 2021 hebben GS de notitie 'Probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en is er ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is aangegeven dat wij een positieve grondhouding hebben om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, indien die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het plan voor Kwadijk 16 te Edam-Volendam voldoet daaraan en daarom verlenen wij de ontheffing.

Dossier 15220 voorblad
Brief aan PS over ontheffingsverzoek OVNH2020 Kwadijk 16, gemeente Edam-Volendam

11.b Ruimte: Stichting Samen Santpoort over AZC (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)

Ingekomen brief Stichting Samen Santpoort_Geredigeerd
Brief aan GS PNH mbt locatieonderzoek AZC_Geredigeerd
Stichting Samen SZ - Brief aan Gemeenteraadsleden Velsen over AZC plannen
Reactie gedeputeerde op ingekomen brief Stichting Samen Santpoort_Geredigeerd

11.c Energie/Ruimte: Aanbieding onderzoek Aanlanding energie-infrastructuur - ruimtelijk impact en brede welvaart analyse (C-agenda Leefomgeving -leidend- 30-05 en C-agenda Ruimte 27-05)
In opdracht van de provincie Noord-Holland en in samenwerking met de gemeenten Hollands Kroon en Den Helder is een onderzoek uitgevoerd naar de directe en indirecte ruimtelijke gevolgen en de impact op brede welvaart van aanlanding van wind op zee in de Kop van Noord-Holland. Het onderzoek is een bouwsteen om tot een standpunt te komen over de aanlanding in de Kop van Noord-Holland, de locatiekeuze en de voorwaarden.

Dossier 15029 voorblad
Brief aan PS over aanbieding rapport Aanlanding energie-infrastructuur - ruimtelijk impact en brede welvaart analyse
Eindrapport brede welvaart energie-infrastructuur aanlanding woz

11.c RO: Ingekomen brief Voedselpark Amsterdam inzake Joint Fact Finding Lutkemeerpolder (C-agenda Ruimte 27-05-2024)

Ingekomen brief Joint Fact Finding Lutkemeerpolder
Facts Found 2024 Voedselpark Amsterdam - Gemeente Amsterdam.docx
Verslag Joint Fact Finding Eindversie

11.e Energie/Ruimte: Brief aan Amsterdam over windpark Noorder IJ-plas (C-agenda Ruimte 27-05-2024 en Leefomgeving 30-05-2024)
Het college van Amsterdam heeft PS en GS een brief gestuurd inzake windpark Noorder IJ-plas. GS reageren schriftelijk op de drie ingebrachte punten.

Dossier 15170 voorblad
Brief aan PS over Windpark Noorder IJ-plas

11.f Energie/Ruimte: Beantwoording mondelinge vragen JA21 over het tegenhouden van windturbines aan de Noorder IJ-plas (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024 en C-agenda Ruimte 27-05-2024)
GS hebben de mondelinge vragen van JA21, inzake de mogelijkheden tot het geven van een "advies met instemming" door PS bij vergunningverlening van Amsterdam voor windturbines aan de Noorder IJ-plas, schriftelijk beantwoord.

Dossier 15140 voorblad
Brief aan PS over toezegging 2696, beantwoording Provinciale Staten vragen inzake mogelijkheden plaatsing van windturbines tegen te houden

11.g Gezondheid en Milieu/ RO: Ingekomen brief Bewonersinitiatief Tuindorp Oostzaan en NDSM inzake Verhuizing ICL Fertilizers (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024 (leidend) en Ruimte 27-05-2024)

Ingekomen brief Bewonersinitiatief Tuindorp Oostzaan en NDSM inzake Verhuizing ICL Fertilizers_Geredigeerd1

12 C-agenda Wonen

12.a Wonen: SOK Convenant Toekomstbestendig Bouwen 2024 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)

In 2022 heeft de provincie Noord-Holland het convenant Toekomstbestendig Bouwen ondertekend. In het convenant wordt de ambitie uitgesproken om de samenwerking verder te versterken. Daarom zijn de vier provincies (provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Holland (penvoerder), provincie Flevoland en provincie Utrecht) een samenwerkingsovereenkomst aangegaan. Hierin nemen ze de rol van aanjager op zich voor een jaar. Die slagkracht is noodzakelijk, wil de implementatie van het Convenant en de realisatie van de woondeals geen vertraging oplopen. In dit jaar wordt verkend wat de beste manier is om het convenant in te richten.

Dossier 15238 voorblad

Brief aan PS over samenwerkingsovereenkomst CTB 2024

12.b Wonen: Wijziging Uitvoeringsregeling flexibele schil woningbouw 2023 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)

Op 6 december 2023 is de Uitvoeringsregeling Versnelling Woningbouw gebiedsontwikkelingsteams 2023 vastgesteld. De regeling loopt van 7 december 2023 tot 1 oktober 2024. Om deze regeling zo efficiënt mogelijk in te zetten is deze na enkele maanden geëvalueerd. Met name de betaalbaarheidseis was strenger dan de Woondeal en het coalitieakkoord beoogde, met als gevolg dat een aantal belangrijke projecten geen gebruik konden maken van de flexibele schil. De Uitvoeringsregeling is daarom geactualiseerd zodat deze beter aansluit bij de afspraken uit de Woondeal. Daarnaast wordt ook het subsidieplafond opgehoogd naar € 11.463.913,-

Dossier 15338 voorblad

Brief aan PS over wijziging UVR flexibele schil gebiedsontwikkelingsteams 2023

13 C-agenda Algemeen

13.a IPO: BAC concept-agenda Ruimte & Leefomgeving 29 februari 2024 (C-agenda Ruimte 27-05-2024 en C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)

20240229 BAC R&L 1.1 conceptagenda (1)

13.b MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 81 (C-agenda alle commissies mei)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 81

13.c MRA: Termijnagenda 2024, jaarplanning en actualiteiten MRA (C-agenda alle commissies mei)

00_Termijnagenda2024_20240416

01_bijlage1_MRA_Jaarplanning_2024

02_bijlage2_actualiteiten2024Q1

13.d MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 82 (alle commissies 27 en 30 mei 2024)

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 82

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	27-05-2024
Tijd	18:50 - 22:45
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Marianne Poot
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 24 mei 2024) per mail commissieruimte@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

0	**Technische Briefing Nota Infrastructurele Kapitaal Goederen 18:15 - 18:45**
1	**Opening en mededelingen**
2	**Inspreekhalfuur**
18:50	
3	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
4	**Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)**
5	**A-agenda Mobiliteit**
19:20	
5.a	**Visie Publieke Mobiliteit** Toelichting: De provincie werkt samen met haar partners aan beter en betaalbaar openbaar vervoer, onder andere in de kleine kernen. Daarom investeert de provincie in nieuwe vormen van openbaar vervoer en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. De provincie heeft

hiervoor de Visie Publieke Mobiliteit voor Noord-Holland gemaakt. De conceptversie is de afgelopen maanden besproken met stakeholders. De provincie heeft de visie naar aanleiding van hun opmerkingen aangepast. De definitieve versie wordt nu door het College van Gedeputeerde Staten ter besluitvorming aangeboden aan Provinciale Staten.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de concept visie publieke mobiliteit bespreken. Besluitvorming vindt plaats in de PS vergadering van 10 juni 2024

5.b Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek - Getsewoud

Toelichting:
De provincie Noord-Holland werkt aan de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Dit is onderdeel van de hoogwaardig openbaar vervoerverbinding (HOV) Noordwijk-Schiphol. Om de busverbinding planologisch mogelijk te maken is een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Op het Ontwerp-PIP zijn 23 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben geleid tot kleine wijzigingen in het PIP. Het definitieve PIP kan nu ter besluitvorming worden voorgelegd aan Provinciale Staten.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het Provinciaal Inpassingsplan Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoudbespreken. Besluitvorming vindt plaats in de PS vergadering van 10 juni 2024

6 B-agenda Mobiliteit

21:20

6.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda voortgangsrapportage doorfietsroutes 2023

Toelichting indiener agenderingsverzoek:
De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 geeft inzicht in de voortgang van het bouwen aan het netwerk van doorfietsroutes. De rapportage laat zien dat er in alle regio's voortgang geboekt wordt, maar geeft wel een waarschuwing af dat verdere voortgang en het halen van de langetermijndoelen afhangt van voldoende capaciteit en middelen bij alle betrokken partijen. Aangezien de kaderbrief 2025 als start van de begrotingscyclus binnenkort voorligt in PS, is dit een goed moment om te bespreken of de door de coalitie beschikbare extra financiële middelen voor

doorfietsroutes afdoende zijn om de 2040 doelstellingen te halen.
Tenslotte is een belangrijke randvoorwaarde die genoemd wordt ‘medewerking van het rijk’. Het hoofdlijnenakkoord van de beoogde nieuwe landelijke coalitie vermeldt nergens iets over fietsen. Dit doet vermoeden dat het niet hoog op de agenda staat de komende jaren en mogelijk iets betekent voor het rijksbudget doorfietsroutes.

Doel van agendering: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde in gesprek over deze voortgangsrapportage en de vraag of er meer middelen ter beschikking gesteld moeten worden om het landelijke doel van 2040 te halen en hoe de provincie de regierol in de realisatie van het doorfietsroutenetwerk nog beter kan pakken.

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

8 **B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

21:50

8.a **Meer ruimte voor wonen**

Toelichting:
Vanuit het coalitieakkoord ‘Verbindend vooruit!’ wil de provincie in de Omgevingsverordening meer ruimte bieden voor het bouwen van nieuwe woningen om op die manier de leefbaarheid en vitaliteit van kernen op peil te houden.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de brief plus bijlagen "meer ruimte voor wonen" bespreken.

8.a.1 **Brief Landschap Noord-Holland, Natuurmonumenten en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland - Beschermende gebieden en Bouwlocaties(inspraakreactie cie Ruimte 27-05-2024)**

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

10 **C-agenda mobiliteit**

10.a **Mobiliteit: Ingekomen brief Busbrug de Binding 24/7 open (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)**

10.b **Mobiliteit: Samenvoegen ov-concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

De provincie Noord-Holland voegt de OV-gebieden Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord in 2028 samen tot één gebied: Noord-West Noord-Holland. Dit doet de provincie om de kwaliteit van het openbaar vervoer in Noord-Holland in de toekomst verder te kunnen verbeteren. De verwachting is dat dit vervoerders zal uitnodigen tot goede inschrijvingen bij de aanbesteding van de ov-concessie Noord-West Noord-Holland.

10.c **Mobiliteit: Verkenning Effecten Duurzame Energiedragers (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Naast elektriciteit en warmte zijn duurzame brandstoffen als derde grote categorie energiedragers nodig voor een klimaatneutrale samenleving. Onderzoekers van Royal HaskoningDHV en Studio Gear-Up concluderen dat duurzame brandstoffen nodig zijn om de klimaat- en energiedoelen van 2030 en daarna te halen. Ze concluderen verder dat de opgave dusdanig groot is dat Noord-Holland niet de luxe heeft om specifieke brandstoffen bij voorbaat uit te sluiten. Het college stuurt het onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de provincie, naar Provinciale Staten en verwerkt de inzichten in de aanpak voor de energietransitie.

10.d **Mobiliteit: Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Na een decennialange daling van het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland[1] neemt het aantal het laatste decennium helaas toe. Achter elk verkeerslachtoffer gaat veel leed schuil en de maatschappelijke kosten zijn hoog. De stijging moet in 2030 worden omgebogen tot een daling. In de Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2024- 2030 wordt daarom extra aandacht geschonken aan de kwetsbare groepen: fietsers en senioren met daarbij meerdere projecten gericht op gedrag, handhaving en infrastructuur. De aanpak is risico gestuurd, waarbij de middelen worden ingezet op locaties en groepen waar het risico op een ongeval met letsel het grootst is. Dit geldt zowel voor de investeringen in provinciale wegen, als de subsidies voor gemeentelijke wegen en verkeerseducatie.

1. https://swov.nl/nl/nieuws/aanbevelingen-verkeersveiligheid-noord-holland

10.e **Mobiliteit: Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen (2024) (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

De provincie stelt vanuit de subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen 2024 € 528.000 beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 80km/h. De subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen is bedoeld om eigenaren en/of pachters met uitwegen op dit type provinciale wegen te stimuleren de perceelaansluitingen op de weg veiliger in te richten. Dat kan door het verwijderen van uitwegen, het samenvoegen van uitwegen of het veiliger vormgeven van uitwegen.

10.f **Mobiliteit / Luchtvaart: Luchthavenregeling Zweefvliegclub Den Helder (ZCDH) (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Bij het inpassingsplan van het Windpark Wieringermeer is het zweefvliegveld van de Zweefvliegclub Den Helder (ZCDH) verplaatst. Wij hebben toen afspraken gemaakt over voortzetting van het bestaande gebruik op de nieuwe locatie, inclusief lier- en sleepstarts. Met dit besluit geven wij structureel invulling aan deze afspraken.

10.g **Mobiliteit: Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2024-2028 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

In november 2022 ondertekende de provincie Noord-Holland het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer. Hierin wordt afgesproken dat in 2040 al het openbaar vervoer in Nederland volledig toegankelijk moet zijn. In het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV 2024-2028 staat wat de provincie de komende 4 jaar hiervoor gaat doen. Het toegankelijk maken van bushaltes voor reizigers met een visuele of motorische beperking is daarbij het belangrijkste.

10.h **Mobiliteit: A8-A9: informeren PS over aanpak robuuste oplossing (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' is het project Verbinding A8-A9 opgenomen: "*Omdat financiering onzeker is en er voor de genoemde problemen van dit gebied in deze coalitieperiode een oplossing moet komen, onderzoeken en werken we tegelijkertijd met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden aan een robuust alternatief dat eveneens goed scoort op veiligheid, leefbaarheid en doorstroming en zicht heeft op financiering.*" Om te komen tot een robuuste oplossing worden twee eerder afgevallen alternatieven geactualiseerd. Op basis daarvan wordt gekeken of een van deze varianten een robuuste oplossing kan vormen.

10.i **Mobiliteit: Beantwoording vragen Regioraad tijdens actualiteit A7 in PS 8 april (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)**

10.j **Mobiliteit: Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 geeft inzicht in de voortgang van het bouwen aan het netwerk van doorfietsroutes, zoals dat is vastgelegd in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. De provincies Flevoland en Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam willen in 2040 het regionale netwerk van doorfietsroutes gerealiseerd hebben. In alle regio's is voortgang geboekt en wordt gewerkt om dat langetermijndoel te halen. Randvoorwaarden voor de verdere voortgang zijn voldoende capaciteit en middelen bij alle betrokken partijen.

10.k **Mobiliteit: Evaluatie pilot zwerfafval (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

De provincie Noord-Holland heeft in de periode 2021-2023 een pilot uitgevoerd om het zwerfafval in de bermen te verminderen. Uit de pilot is gebleken dat extra aanpak van zwerfafval bij hotspots, inzet op gedragsverandering en het opruimen van zwerfafval voor het maaien van de berm effectieve maatregelen zijn.

10.l **Mobiliteit: Verkeersmaatregelen N307, ter hoogte de Woeste Hoogte in Bovenkarspel (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Bij de provincie, de gemeente Stede Broec en omwonenden zijn er zorgen over de verkeersveiligheid op de N307 ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte. In de afgelopen maanden heeft de provincie onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om de veiligheid ter plaatse te verbeteren. In de komende tijd wordt de voorkeursmaatregel verder uitgewerkt, het doel is om de maatregel zo snel als mogelijk te realiseren.

10.m **Mobiliteit: Wijzigen subsidieregeling bushaltes Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Vanaf juli 2024 veranderen in de regio Noord-Holland Noord de routes van een aantal buslijnen en daarvoor zijn nieuwe bushaltes nodig. De eerder opengestelde subsidieregeling bleek voor gemeenten ontoereikend om alle nieuwe haltes aan te leggen. Door de regeling nu opnieuw open te stellen kunnen de 25 nieuwe toegankelijke bushaltes worden gerealiseerd.

10.n **Mobiliteit: Brief aan PS ivm Kustbuslijn 851 en Lijn 37 (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)**

11 **C-agenda Ruimtelijke Ontwikkeling**

11.a **Ruimte: Ontheffingsverzoek voor Kwadijk 16 in Edam-Volendam, probleemlocaties in dorpslinten (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Op 2 november 2021 hebben GS de notitie 'Probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en is er ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is aangegeven dat wij een positieve grondhouding hebben om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, indien die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het plan voor Kwadijk 16 te Edam-Volendam voldoet daaraan en daarom verlenen wij de ontheffing.

11.b **Ruimte: Stichting Samen Santpoort over AZC (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)**

11.c **Energie/Ruimte: Aanbieding onderzoek Aanlanding energie-infrastructuur - ruimtelijk impact en brede welvaart analyse (C-agenda Leefomgeving - leidend- 30-05 en C-agenda Ruimte 27-05)**

In opdracht van de provincie Noord-Holland en in samenwerking met de gemeenten Hollands Kroon en Den Helder is een onderzoek uitgevoerd naar de directe en indirecte ruimtelijke gevolgen en de impact op brede welvaart van aanlanding van wind op zee in de Kop van Noord-Holland. Het onderzoek is een bouwsteen om tot een standpunt te komen over de aanlanding in de Kop van Noord-Holland, de locatiekeuze en de voorwaarden.

11.c **RO: Ingekomen brief Voedselpark Amsterdam inzake Joint Fact Finding Lutkemeerpolder (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

11.e **Energie/Ruimte: Brief aan Amsterdam over windpark Noorder IJ-plas (C-agenda Ruimte 27-05-2024 en Leefomgeving 30-05-2024)**

Het college van Amsterdam heeft PS en GS een brief gestuurd inzake windpark Noorder IJ-plas. GS reageren schriftelijk op de drie ingebrachte punten.

11.f **Energie/Ruimte: Beantwoording mondelinge vragen JA21 over het tegenhouden van windturbines aan de Noorder IJ-plas (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024 en C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

GS hebben de mondelinge vragen van JA21, inzake de mogelijkheden tot het geven van een "advies met instemming" door PS bij vergunningverlening van Amsterdam voor windturbines aan de Noorder IJ-plas, schriftelijk beantwoord.

11.g **Gezondheid en Milieu/ RO: Ingekomen brief Bewonersinitiatief Tuindorp Oostzaan en NDSM inzake Verhuizing ICL Fertilizers (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024 (leidend) en Ruimte 27-05-2024)**

12 **C-agenda Wonen**

12.a **Wonen: SOK Convenant Toekomstbestendig Bouwen 2024 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

In 2022 heeft de provincie Noord-Holland het convenant Toekomstbestendig Bouwen ondertekend. In het convenant wordt de ambitie uitgesproken om de samenwerking verder te versterken. Daarom zijn de vier provincies (provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Holland (penvoerder), provincie Flevoland en provincie Utrecht) een samenwerkingsovereenkomst aangegaan. Hierin nemen ze de rol van aanjager op zich voor een jaar. Die slagkracht is noodzakelijk, wil de implementatie van het Convenant en de realisatie van de woondeals geen vertraging oplopen. In dit jaar wordt verkend wat de beste manier is om het convenant in te richten.

12.b **Wonen: Wijziging Uitvoeringsregeling flexibele schil woningbouw 2023 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Op 6 december 2023 is de Uitvoeringsregeling Versnelling Woningbouw gebiedsontwikkelingsteams 2023 vastgesteld. De regeling loopt van 7 december 2023 tot 1 oktober 2024. Om deze regeling zo efficiënt mogelijk in te zetten is deze na enkele maanden geëvalueerd. Met name de betaalbaarheidseis was strenger dan de Woondeal en het coalitieakkoord beoogde, met als gevolg dat een aantal belangrijke projecten geen gebruik konden maken van de flexibele schil. De Uitvoeringsregeling is daarom geactualiseerd zodat deze beter aansluit bij de afspraken uit de Woondeal. Daarnaast wordt ook het subsidieplafond opgehoogd naar € 11.463.913,-

13 **C-agenda Algemeen**

13.a IPO: BAC concept-agenda Ruimte & Leefomgeving 29 februari 2024 (C-agenda Ruimte 27-05-2024 en C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)

13.b MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 81 (C-agenda alle commissies mei)

13.c MRA: Termijnagenda 2024, jaarplanning en actualiteiten MRA (C-agenda alle commissies mei)

13.d MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 82 (alle commissies 27 en 30 mei 2024)

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	27 mei 2024
Commissievoorzitter	:	Mw. M. Poot
Commissie-adviseur	:	Mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: mw. M. Poot
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. Den Boer, dhr. R. Nijkamp
	GL	: Statenlid W. Freeman,
		Statenlid N. van der Waart,
	VVD	: dhr. J. Boer, dhr. J. van Gilse
	D66	: mw. L. Berkvens, mw. N. Vroom
	PvdA	: dhr. C. Vonk, mw. G. de Boer
	PVV	: mw N. Moinat
	SP	: mw. H. Bouhlel, dhr J. Kes
	CDA	: mw. R. Engels, dhr S. Dijk
	JA21	: dhr. D. Van den Berg, dhr. R. Broertjes,
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, mw. H. Vonck,
	Christen Unie	: dhr. M. Klein, mw. Buit
	Volt	: Statenlid M. de Weerdt
	50PLUS	: dhr. H. Stulemeijer, dhr. S. Faassen
	FvD	: mw. C. Middelkoop
Gedeputeerden:	dhr. Olthof, mw. E. Rommel	
Notulist	mw. H. Fuite (Notuleerservice Nederland)	

1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** opent de vergadering om 18.50 uur en heet de aanwezigen en insprekers welkom. De heer De Moel (PVV) en de heer Bonekamp (Volt) zijn met kennisgeving afwezig. Er zijn twee rondvragen aangemeld voor gedeputeerde Olthof. De VVD heeft een rondvraag ingediend over de omleidingsroutes met betrekking tot de werkzaamheden op de A7 en het CDA heeft een rondvraag ingediend over de Kustbuslijn 851. Er zijn zes aanmeldingen voor insprekers. Eén aanmelding voor het inspreekhalfuur over de Kustbuslijn 851 en lijn 37. Er zijn vijf aanmeldingen bij inhoudelijk agendapunt 8.a. ‘Meer ruimte voor wonen’. In verband met de late behandeling van dit agendapunt, komen de insprekers aan het woord bij het inspreekhalfuur. In de agendacommissie is besproken dat er op maandag 3 juni een extra vergaderdag voor alle commissies is ingepland. Voor de commissie Ruimte is er om 13.45 uur een interactieve sessie ‘Actieplan Wonen’ onder voorzitterschap van mevrouw Berkvens. Hiervoor wordt ook de commissie Leefomgeving uitgenodigd.

Aankomende donderdagavond de commissie Ruimte ook uitgenodigd om de technische briefing 'Startnotitie gezonde leefomgeving' bij te wonen. Deze is om 18.15 uur in de Statenzaal bij de commissie Leefomgeving en heeft ook betrekking op het Actieplan Wonen.

De heer Bonekamp is afwezig. Hij had een C naar B verzoek ingediend over de doorfietsroutes. Statenlid **De Weerdt** (Volt)vraagt of dit punt in de volgende vergadering behandeld mag worden. De commissie stemt hiermee in en dit agendapunt schuift door naar juni.

De heer **Dijk** (CDA) heeft een mededeling. Hij dankt de griffie en de fracties van de PvdD, JA21 en de eigen CDA fractie voor het sturen van bloemen en kaarten tijdens zijn afwezigheid door ziekte. Ook bedankt hij de West-Friese collega's voor hun steun.

2. Inspreekhalfuur

In totaal zijn er zes aanmeldingen ontvangen. Vijf aanmeldingen zijn voor agendapunt 8.a. 'Meer ruimte voor wonen'. In verband met het late tijdstip van de behandeling van dit agendapunt, komen de insprekers aan het woord bij het inspreekhalfuur.

Inspreker de heer **De Wit** spreekt in over Kustbuslijn 851 en lijn 37. De heer **De Wit** spreekt namens de toeristische ondernemers uit de gemeenten Den Helder en Schagen. Kustbuslijn 851 mag een gedeelte van zijn route naar Huisduinen niet rijden omdat Connexxion een concessie heeft gekregen voor lijn 37. Gedeputeerde Olthof was op 6 mei jl. aanwezig bij een raadscommissie Stadsontwikkelingen Beheer in Den Helder, waar het nieuwe vervoersplan van Connexxion werd besproken. Hij benadrukte dat het vervoersplan is gebaseerd op behoefte en reizigersdata, waarbij werd gesteld dat veel buslijnen jaloers zouden zijn op de bezetting van deze lijn. Echter, omdat de passagiers gratis reizen, zijn er geen exacte aantallen beschikbaar. Wel werd aangegeven dat de website www.Kustbus.nl in 2023 35.000 keer is bezocht, waarbij de dienstregeling de meest bezochte pagina was. Ondanks de belofte dat er geen wijzigingen zouden plaatsvinden, kregen de ondernemers uit de gemeenten Den Helder en Schagen onlangs te horen dat de Kustbuslijn in 2024 niet meer naar Huisduinen mag rijden, dit is besloten zonder enig overleg met hen. Dit abrupte besluit en het gebrek aan communicatie is onacceptabel. De heer **De Wit** roept de Provincie op om hier iets aan te doen.
De heer **Boer** (VVD) vraagt waarom de Kustbus niet meer naar Huisduinen mag rijden. De heer **De Wit** legt uit dat Connexxion een concessie heeft gekregen voor station Den Helder naar Petten. De Kustbus rijdt van Petten via Huisduinen naar Den Helder. Deze route heeft dus een overlap op een stuk van de lijn van Connexxion. Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of de Kustbus wel mag blijven rijden als de passagiers een kaartje moeten kopen. De heer **De Wit** geeft aan dat het hier om een unique selling point gaat van de ondernemers en dat is juist dat het vervoer met de Kustbus gratis is.

Insprekers:
De **voorzitter** geeft het woord aan de eerste inspreker, mevrouw **Van de Zee**, Gebiedsmanager Natuurmonumenten Noord-Holland Noord. De Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, Landschap Noord-Holland en Natuurmonumenten steunen de bouw van meer betaalbare

woningen in Noord-Holland, maar niet ten koste van het BPL. Deze provincie biedt een prachtige woonomgeving met een duidelijke scheiding tussen stad en platteland, dankzij zorgvuldig ruimtelijk beleid. Dit beleid dreigt nu te worden ondermijnd door een voorstel dat bouwlocaties tot vijfentwintig woningen in deze bijzondere landschappen wil toestaan, wat kan leiden tot ongewenste verstening en dichtslibben van de ruimte tussen dorpen en steden. Er zijn genoeg binnenstedelijke bouwlocaties beschikbaar voor tweehonderdéénenveertigduizend woningen tot 2031, waarvan de bestemmingsplannen voor bijna honderdduizend woningen al zijn vastgesteld. Andere factoren, zoals een gebrek aan ambtenaren, vertragen de bouw en het toestaan van extra woningbouw in BPL zal deze problemen niet oplossen. Bouwen bij dorpen kan al binnen de huidige regels, mits de plannen voldoen aan de landschappelijke kernkwaliteiten. De Provincie kan de grens van het BPL na zorgvuldige overwegingen aanpassen, waardoor het verzwakken van de regels onnodig is. Het versoepelen van de regels leidt niet tot een echte oplossing voor het woningbouwvraagstuk en resulteert in verlies van controle over het landschap. Dit kan een wildgroei veroorzaken die later niet meer te stoppen is.
Samenvattend roept mevrouw **Van de Zee** op om:

1. Het zorgvuldig ruimtelijk beleid te handhaven.
2. Volop in te zetten op binnenstedelijk bouwen.
3. Gebruik te maken van bestaande regels voor noodzakelijke uitbreidingen.
4. De regie te behouden als Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten.

Op deze manier kunnen woningen worden bijgebouwd zonder de unieke landschappen van Noord-Holland te verliezen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de tweede inspreker, de heer **De Jong**. Hij spreekt in namens Landschap Noord Holland. Hij wijst erop dat bijna vier jaar geleden een aantal leden van de commissie Ruimte aanwezig was bij de aanwijzing van het BPL. Er zijn toen een groot aantal ruimtelijke regimes samengevat in het BPL, zoals weidevogelleefgebieden, bufferzones en aardkundige monumenten. Dit had als doel het beleid te vereenvoudigen. De specifieke regels zijn toen omgezet naar generieke regels. Door het omschrijven van kernkwaliteiten zou de bescherming in stand blijven. De voormalige beschermingsregimes, bufferzones, aardkundige monumenten en weidevogelleefgebieden zijn geborgd in de kernkwaliteiten. In het huidige voorstel wordt bebouwing tot vijfentwintig woningen alsnog toegestaan in grote delen van het BPL, ook als de kernkwaliteiten daardoor worden aangetast. Hierdoor is er sprake van een trendbreuk in decennia van ruimtelijk beleid. Dankzij dit ruimtelijk beleid zijn steden niet aan elkaar vastgegroeid en zijn er mooie dorpen en mooie landbouwpolders bewaard gebleven. Als generieke bebouwing in de kernkwaliteit bufferzone toegestaan wordt, zal de druk op de bebouwing in dorpen zoals Ransdorp toenemen. Een deel van de grond is namelijk in handen van speculanten en projectontwikkelaars. De gevolgen voor aardkundige monumenten zijn groot, deze zullen door bebouwing verdwijnen. De heer **De Jong** roept de commissie op om de kernkwaliteiten alsnog in het stroomschema op te nemen en te vrijwaren van bebouwing.

De **voorzitter** geeft het woord aan de derde inspreker, mevrouw **Neppelenbroek**. Zij spreekt in namens de Stichting Behoud Waterland:

Vanavond wordt de verruiming van woningbouw op basis van de provinciale Omgevingsverordening besproken. Bijzondere Provinciale Landschappen zijn waardevol en historisch beschermd door het Rijk en de Provincie. Deze dorpen mogen niet uitbreiden in omliggende weilanden die ook nodig zijn voor duurzame landbouw. Uitbreiding is niet noodzakelijk voor de wooncrisis, aangezien er al voldoende bouwlocaties zijn. Volgens het College van Rijksadviseurs zijn er geen extra eengezinswoningen nodig en bouwen in weilanden is duurder en trager. Bouwen in bestaande buurten heeft de voorkeur. Nieuwbouw heeft weinig impact op de leefbaarheid en voorzieningen in dorpen. Het landschap draagt bij aan de betrokkenheid van de bewoners. Aanpassingen van de BPL-grenzen gebeuren al indien nodig. Het loslaten van het huidige systeem leidt tot grondspeculatie en dure woningen, terwijl betaalbare woningen elders komen. Lokale bestuurders en ambtenaren zijn kwetsbaar voor druk van projectontwikkelaars en juridische procedures. Mevrouw **Neppelenbroek** roept de commissie op het huidige systeem van grensaanpassing voor BPL te handhaven.

De **voorzitter** geeft het woord aan de vierde inspreker de heer **Hermus**. De heer **Hermus** woont op Marken en hij spreekt namens de werkgroep ‘Hou Marken Mooi’. De werkgroep is tegen de wijziging in de omgevingsverordening ‘meer ruimte voor wonen’. ‘Hou Marken Mooi’ zet zich in voor het behoud van cultuurhistorische waarden, landschap en natuur en de leefbaarheid van Marken. Marken is uniek met zijn open landschap en terpen met houten huizen. Eerder is er succesvol actie gevoerd tegen het bouwproject Bennewerf, dat vijfendertig woningen in het open landschap zou plaatsen en het karakter van Marken zou aantasten. ‘Hou Marken Mooi’ is echter positief over andere projecten, zoals de herbestemming van het oude gemeentehuis naar startersappartementen en de bouw van seniorenwoningen op de locatie van een oude groentewinkel. De Woonvisie van de Eilandraad van 2015 biedt inzicht in krimp, ontgroening, vergrijzing, voorzieningen en woningvoorraad. De nieuwe omgevingsverordening biedt boterzachte voorwaarden die moeilijk te meten zijn en vatbaar voor interpretatie, wat risico's met zich meebrengt en kan leiden tot overhaaste beslissingen met blijvende gevolgen voor het landschap. De huidige regelgeving biedt een sterk kader om het landschap te behouden en moet minimaal blijven bestaan. Het beheer van het landschap moet bij de Provincie blijven, niet bij de gemeenten. Er zijn voldoende mogelijkheden binnen de huidige regels, zoals projecten op Marken laten zien, inclusief nieuwe woningen op de locatie van het voormalig dorpscafé en bij de voormalige voetbalvelden. Samenvattend: behoud het kwetsbare en waardevolle landschap van Marken, stem niet in met de wijziging van de omgevingsverordening ‘meer ruimte voor wonen’.

De **voorzitter** geeft het woord aan de vijfde inspreker, mevrouw **Thole**. Mevrouw **Thole** woont in Zuiderwoude, een dorp in de gemeente Waterland, waar ook Monnickendam deel van uitmaakt. Zuiderwoude heeft driehonderddertig inwoners en ongeveer honderdvijftig huizen, inclusief boerderijen. Zij sluit zich aan bij eerdere sprekers: er moet geen generieke regeling komen, bouw moet in principe binnen kernen plaatsvinden, behoud het BPL en afwijkingen moeten maatwerk zijn.
Daarnaast wil zij één specifiek punt benadrukken: zij pleit voor meer ruimte voor bewonersinitiatieven bij nieuwbouw of herbestemming. Dit helpt om eentonigheid en

eenheidsworst in wijken te voorkomen. In plaats van saaie straten met identieke huizen, moeten bewoners de ruimte krijgen om hun leefomgeving zelf vorm te geven. Dit verhoogt de betrokkenheid bij de buurt. Hoewel dit niet eenvoudig is, kan er lering worden getrokken uit bestaande voorbeelden. De Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen heeft recent een handboek opgesteld voor wooninitiatieven in kleine kernen. Daarnaast hebben sommige provincies, zoals Gelderland, expliciet beleid gemaakt en kleine subsidies beschikbaar gesteld voor haalbaarheidsonderzoeken en de ontwerpfase van burgerinitiatieven. Samengevat: geef ruimte voor burgerinitiatieven bij nieuwbouw en herbestemming van gebouwen of grond.

De **voorzitter** geeft de leden van de commissie Ruimte gelegenheid om vragen te stellen.
De heer **Van Gilse** (VVD) denkt dat de gemeenten en dorpen die aandringen op meer woningbouw aan de randen door tekort aan ambtelijke capaciteit zoals mevrouw Van de Zee suggereert, zich echt wel realiseren dat zowel binnenstedelijk als buiten ambtelijke capaciteit vraagt.
Mevrouw **Van de Zee** haalt een onderzoek aan van het Masterplan Wonen waarin geconcludeerd wordt dat er een relatief klein aantal projecten gerealiseerd kan worden door complexiteit en het ontbreken van ambtelijke capaciteit. Het Rijk heeft vanaf november 2020 al subsidie beschikbaar gesteld voor het co-financieren van flexpools zodat de capaciteitsproblemen bij gemeentes kunnen worden opgelost. Hier wordt nog onvoldoende gebruik van gemaakt.
De heer **Broertjes** (JA21) wil weten of de insprekers een huis bezitten. Hij wijst erop dat niet alle woningzoekenden binnen de bebouwde kom gehuisvest kunnen worden. Hij noemt het voorbeeld van Stompetoren waar wel in BPL gebied is bijgebouwd. Met de plannen die nu voorliggen is het mogelijk dat jongeren in hun eigen dorp kunnen blijven wonen. Mevrouw **Van de Zee** wijst erop dat het om een generiek plan gaat en de verwachting is dat projectontwikkelaars in de vrijgekomen gebieden juist duurdere woningen gaan bouwen die niet voor de door de heer Broertjes genoemde doelgroep bereikbaar zijn.
De heer **De Jong** wijst erop dat het in de nieuwe plannen gaat over woningbouw in alle dorpen, ook in de kleinere dorpen waar de leefbaarheid goed op orde is. Het voorstel van de insprekers is om woningbouw op een beperkt aantal plekken toe te staan.
Mevrouw **Neppelenbroek** is er niet gerust op dat er betaalbare woningen worden bijgebouwd in de dorpen, in de toelichting wordt gesproken dat betaalbare woningen ook elders kunnen worden gebouwd. Dit geeft ruimte voor interpretatie.
De heer **Hermus** benadrukt dat maatwerk noodzakelijk is. Het is geen goed plan om per dorp vijfentwintig woningen te bouwen zonder duidelijkheid over de haalbaarheid, locatie en het type woningen. Dit vereist zorgvuldige overweging vooraf.
Mevrouw **Thole** is het eens met de heer Hermus dat generieke maatregelen niet verstandig zijn en dat maatwerk een betere aanpak is voor woningbouw in BPL-gebieden. Ze suggereert dat de herbestemming van boerenerven een oplossing kan bieden voor de woningnood in dorpen.

De heer **Kes** (SP) vraagt of mevrouw Van de Zee een overzicht kan sturen van de inventarisatie die zij heeft gemaakt van de honderdduizend woningen die conform het bestaande bestemmingsplan mogelijk zijn. Mevrouw **Van de Zee** antwoordt dat het overzicht te vinden is in de Monitor

Woningbouw van Provinciale Staten. De heer **Kes** (SP) geeft aan dat hij de gedeputeerde dezelfde vraag zal stellen.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) wil weten waar mevrouw **Neppelenbroek** de stelling dat 'nieuwbouw irrelevant is voor sociale voorzieningen' op baseert. Hij vraagt of mevrouw **Neppelenbroek** en de heer **Hermus** adviezen hebben voor de commissie over hoe we meer ruimte kunnen bieden voor woningen en tegelijkertijd de cultuurhistorische kenmerken kunnen behouden.
Mevrouw **Neppelenbroek** geeft aan dat er onderzoek is geweest waaruit blijkt dat het bouwen van woningen voor het instandhouden van voorzieningen niet per se belangrijk is voor de leefbaarheid van een dorp. Zij zegt toe de commissie de informatie hierover te verstrekken. Dorpen maken deel uit van het landschap en zijn onderdeel van het BPL en maken deel uit van het landschap en dat landschap is beschermd. Deze gebieden zijn waardevol. Mevrouw **Neppelenbroek** pleit ook voor maatwerk, waarbij gedacht kan worden aan een grensaanpassing van het BPL indien noodzakelijk.
Mevrouw **Moinat** (PVV) meldt dat de raad van de gemeente Purmerend/Beemster de Spelregelkaart Nekkerzoom heeft vastgesteld. Daar is Spelregel E uitgehaald waarvoor een nipte meerderheid was. Zij stelt voor dat de insprekers met de PVV-fractie in gesprek gaan om hierover van gedachten te wisselen. Mevrouw **Neppelenbroek** neemt het aanbod van de PVV graag aan.
Mevrouw **Buit** (Christen Unie) vraagt of de insprekers ook van mening zijn dat binnenstedelijke bouwprojecten moeten worden beperkt om te voorkomen dat de bebouwing te dicht wordt.
De heer **De Jong** is als inwoner van Alkmaar waar men van plan is om binnenstedelijk vijftienduizend woningen te bouwen, van mening dit niet ten koste gaat van de groene ruimte. Wat nu dreigt te gebeuren is dat er zowel binnenstedelijk wordt gebouwd als in de Schermer.
De heer **Van den Berg** (JA21) vindt dat de vraag over het voorzieningenniveau dat onder druk staat, meer een vraag is voor de gemeente. Hij is van mening dat het voor het bespoedigen van de woningbouw een generiek beleid beter is ook al leidt dit tot minder variëteit, de zogenoemde eenheidsworst. Hij wijst erop dat het BPL bij Stompetoren, dat niet echt bijzonder is, juist een voorbeeld is van het verkeerde generieke beleid dat we nu hebben.
De heer **De Jong** wijst erop dat de leefbaarheid juist het argument is dat door de gedeputeerde wordt genoemd om woningbouw toe te staan en niet om de woningnood op te lossen. Blijkbaar vindt de Provincie dit een belangrijk argument.
Mevrouw **Thole** nodigt de heer Van den Berg graag uit om te komen kijken in Zuiderwoude om voorbeelden van eentonige woningbouw door een monopolie van een paar projectontwikkelaars. Het is interessanter om mensen te betrekken bij woningbouw in dorpen.
De heer **Hermus** vindt dat het een regel moet zijn dat woningbouw in principe niet kan tenzij er hele goede argumenten zijn waarom het wel kan. Bescherm de plekken waar woningbouw teveel schade aanricht. Voorzieningen zijn voor een deel de verantwoordelijkheid van de gemeente en voor een deel bedrijfseconomische ontwikkelingen.
De heer **Van den Berg** (JA21) gaat graag in op uitnodiging van mevrouw Thole om te komen kijken in Zuiderwoude.

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

De agenda en het verslag worden zonder wijzigingen vastgesteld. De lijst met moties en toezeggingen wordt vastgesteld net als de strategische agenda. Het agendapunt over de doorfietsroutes van de C-agenda naar de B-agenda wordt doorgeschoven naar de volgende vergadering.

4. Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)

Geen aanmeldingen voor binnengekomen.

5. A-agenda Mobiliteit

5.a Visie Publieke Mobiliteit

Toelichting:

De Provincie heeft de Visie Publieke Mobiliteit voor Noord-Holland gemaakt. Gedeputeerde Staten heeft de conceptversie met belanghebbenden besproken en heeft de opmerkingen verwerkt in deze definitieve versie. De Provincie werkt samen met haar partners aan beter en betaalbaar openbaar vervoer, onder andere in de kleine kernen. Daarom investeert de Provincie in nieuwe vormen van openbaar vervoer en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken.

Behandelvoorstel:

De commissieleden kunnen met elkaar en met de gedeputeerde de Conceptvisie Publieke Mobiliteit bespreken. Besluitvorming vindt plaats in de Provinciale Staten vergadering van 10 juni 2024.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissie:

Mevrouw **Vroom** (D66) mist een essentieel onderdeel, namelijk het nachtvervoer. Ze merkt op dat het nachtvervoer tussen 01.00 uur en 06.00 uur niet wordt genoemd en vraagt de gedeputeerde hierop te reflecteren. Het is van belang dat nachtvervoer integraal wordt meegenomen in de visie, los van de aangekondigde pilot. D66 overweegt hierover een motie in te dienen. Daarnaast vraagt ze naar de stand van zaken rond de uitvoering van de D66-motie om deelmobiliteit in concessies mogelijk te maken. De gedeputeerde gaf aan dat het opnemen van deelmobiliteit in de concessie mogelijk is, terwijl in de visie staat dat dit gescheiden paden zijn. Kan de gedeputeerde dit toelichten? Als de markt er niet in slaagt om deelmobiliteit op te zetten, zal de Provincie dit zelf doen. Hoe ziet de gedeputeerde dit? Tot slot vraagt ze welke maatregelen worden genomen in samenwerking met de vervoerregio om de veiligheid van vrouwen te waarborgen bij de inrichting van hubs.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) uit haar zorgen over uitwerking van de betaalbaarheid van het OV. In het Noord-Hollands Dagblad stond een artikel over vrijwilligers die niet op elektrische buurtbussen mogen rijden omdat dat niet is toegestaan met rijbewijs B. Daarnaast merkt ze op dat het gedeelte over ouderen niet correct was. In de bijlage wordt aangegeven dat de visie wordt aangepast op basis van de behoefte. Ze vraagt hoe deze behoefte wordt gemeten en afgewogen. De constatering dat scholieren het minder erg vinden om over te stappen dan werkenden klopt volgens mevrouw **Buit** niet. Zij hoort graag van de gedeputeerde waar deze constatering vandaan komt.

De heer **Stulemeijer** (50PLUS) vraagt het college om bij de uitwerking van de plannen in de visie gedegen aandacht te besteden aan stakeholdermanagement. Hij merkt op dat de combinatie van alle vervoersaanbieders goede onderlinge communicatie vraagt, maar dat dit niet genoemd wordt in de visie. Daarnaast zouden er, naast de bestaande app en website, ook telefoonnummers beschikbaar moeten zijn voor de oudere reizigers. Wat wordt bedoeld met flexsystemen die niet via OV-concessies mogen worden uitgevraagd? Ten slotte stelt 50PLUS voor om het vervoer voor ouderen gratis te maken.

De heer **Dijk** (CDA) stelt dat het onvermijdelijk is om naast binnenstedelijke woningbouw ook aan de randen van steden te bouwen hij vraagt of de gedeputeerde heeft nagedacht over de bereikbaarheid van het OV op die plekken. In de visie staat dat de juiste reisinformatie voor iedereen beschikbaar moet zijn via app of website, maar ook telefonisch of via een loket. De heer Dijk vraagt zich af hoe haalbaar dat laatste is. Hij vraagt de gedeputeerde te reflecteren op de aanpak van het personeelstekort in het OV. Tevens verzoekt hij de gedeputeerde om een financiële paragraaf aan de visie toe te voegen en deze voor de volgende vergadering toe te sturen.

Mevrouw **Bouhlel** (SP) heeft zorgen over de langere reistijd van scholieren. Daarnaast ziet zij dat een groep mensen minder te besteden heeft en vraagt zich af hoe deelmobiliteit betaalbaar blijft. Bij hubs moet het reisplan in de app betaald worden, maar niet iedereen kan dit vanwege het ontbreken van een mobiel of omdat ze in de schuldhulpverlening zitten. Sommige scholen zijn onbereikbaar met de reguliere bus en alleen bereikbaar met de buurtbus.

De heer **Hollebeek** (PvdD) mist in het ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord, de aandacht voor de beleving in de ketenreis. Deze reisbeleving moet niet alleen gaan over snel vervoer en weinig stops, maar ook is het belangrijk dat de beleving prettig is en de inrichting natuurinclusief. Hij overweegt het indienen van een kleine motie.

Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt of Gedeputeerde Staten bereid is om een speciale app voor provinciale deelmobiliteit te onderzoeken. De visie zegt niet veel over het effect op files. Is Gedeputeerde Staten het ermee eens dat het succes van de visie afhangt van het beperken van het aantal privéauto's? Het waarmaken van de visie en de samenwerking met partners is cruciaal. Wanneer gaat Gedeputeerde Staten het gesprek aan voor een aantrekkelijke propositie voor de reiziger?

Mevrouw **Moinat** (PVV) merkt op dat er aan vrijwilligers die op buurtbussen rijden geen fysieke eisen worden gesteld. De vrijwilligers zijn niet opgeleid voor het begeleiden van reizigers in een rolstoel, zij vraagt of de Provincie hierin iets kan betekenen. Zij vraagt of de gedeputeerde kan verduidelijken wat wordt bedoeld met duurdere voertuigen in het OV. Flexvervoer is belangrijk, maar de focus moet liggen op regulier openbaar vervoer. Is de gedeputeerde bekend met het onderzoek naar deelmobiliteit in de Gooi en Vechtstreek?

Mevrouw **Den Boer** (BBB) Op bladzijde 4 wordt basisbereikbaarheid genoemd, wat wordt hiermee bedoeld? Welke regionale voorzieningen moeten bereikbaar blijven? Wat is de afweging geweest om vervoersstromen in landelijk gebied vier keer en in stedelijk gebied acht keer per uur te laten rijden? Kan Gedeputeerde Staten deze aantallen uit het visiedocument verwijderen of aanpassen? Hoe wordt deelmobiliteit in landelijk gebied onderzocht en op welke termijn? Het vervallen van scholierenlijnen heeft gevolgen; scholen moeten goed bereikbaar blijven. Hoe ziet de gedeputeerde dit? Hoe wordt de combinatie hubs en carpoolplaatsen aangepakt? Extensieve bedrijventerreinen moeten wat BBB betreft bereikbaar blijven met openbaar vervoer. Realiseert Gedeputeerde Staten zich dat in ziekenhuizen en zorginstellingen ook in ploegendiensten wordt gewerkt? Wordt hier dezelfde ruimere bedieningsperiode toegepast? In landelijke gebieden is vaak flexvervoer, in de visie staat dat dit betaalbaar is voor reizigers die geen andere keuze hebben, maar duurder is voor reizigers met een andere optie. Zijn er dan twee tarieven? Moeten studenten in landelijk gebied die afhankelijk zijn van flexvervoer dit zelf betalen? Buurtbussen zijn een goed initiatief maar kwetsbaar omdat ze afhankelijk zijn van de inzetbaarheid van vrijwilligers.

De heer **Boer** (VVD) zegt dat wat de VVD betreft, de sociale veiligheid in het openbaar vervoer steviger omschreven mag worden. De VVD overweegt hierover een amendement in te dienen. Hoe succesvol zijn mobiele hubs, kan de VVD daar meer informatie over krijgen? Graag een toelichting op het onderzoek naar deelmobiliteit in de Gooi en Vechtstreek.

Mevrouw **Middelkoop** (FvD) spreekt haar zorg uit over de achteruitgang van de fijnmazigheid van het busnetwerk. In Zeeland werkten hubs bijvoorbeeld niet. Scholierenbuslijnen verdwijnen, zij moeten het laatste deel van hun reis lopen of fietsen wat niet overal veilig kan. Kan de gedeputeerde toezeggen dat eerst de verkeersveiligheid wordt verbeterd voordat scholierenbussen worden geschrapt? Het is onduidelijk dat de markt gaat zorgen voor de beschikbaarheid van deelfietsen. Kan de gedeputeerde toezeggen dat de fijnmazigheid behouden blijft zonder de afhankelijk van deelfietsen? Is GS eventueel bereid om dit te subsidiëren? De kosten van het openbaar vervoer stijgen. Gaat GS de plannen bijstellen als de prijzen voor publieke mobiliteit omhoog gaan?

Statenlid **Freeman** (GL) vindt de toegankelijkheid, betrouwbaarheid en betaalbaarheid cruciaal voor een inclusieve samenleving. GL vraagt zich af of het OV versterkt kan worden door als Provincie zelf een deel van het aanbod te organiseren als het reguliere aanbod te kort schiet rondom een aantal kernen. Statenlid **Freeman** vraagt of de gedeputeerde daarop kan reflecteren.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) vindt dat het openbaar vervoer betaalbaar moet zijn en waardeert initiatieven van gemeentes en overheden. Kan de gedeputeerde aangeven of er niet-commerciële initiatieven van deelmobiliteit bekend zijn? Ze vraagt om meer aandacht voor nachtvervoer voor werkenden in nachtdiensten. In hoeverre is er overleg met aangrenzende provincies om te zorgen dat het openbaar vervoer goed op elkaar aansluit?

De heer **Van den Berg** (JA21) heeft grote zorgen over de betaalbaarheid van het OV en over de doelmatige besteding van belastinggelden zonder dat de belasting verhoogt wordt. Buslijn 200 rijdt vaak mee met files; waarom krijgt deze buslijn geen ontheffing? Hoe zit het met de kosten van de wegenbelasting voor elektrische bussen? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de kosten van het OV betaalbaar blijven voor jongeren en mensen die in nachtdiensten werken, zoals medewerkers van Schiphol? Kunnen we dit visiedocument Publieke Mobiliteit nog aanpassen en wijzigen?

De **voorzitter** wijst erop dat de technische vragen van tevoren gesteld moeten worden en dat er rekening mee gehouden moet worden dat de beantwoording hiervan op een ander moment plaatsvindt.

Beantwoording door gedeputeerde **Olthof** in de eerste termijn.
Gedeputeerde **Olthof** dankt de commissie voor de vragen en complimenten. De visie schetst op hoofdlijnen de richting waar we naar toe willen. Dat is niet per se meer OV maar wel beter OV. Het is niet de intentie van de visie Publieke Mobiliteit om alles te benoemen. Binnenkort komt er een conceptnota met de uitgangspunten. Daarnaast werkt Gedeputeerde Staten aan een concept tarievenkader waarin de betaalbaarheid van het openbaar vervoer aan bod komt. In het Programma van Eisen worden de lijnen besproken. Hij benadrukt om voor dit moment de aandacht te beperken tot de visie.
Voor het nachtvervoer wordt ruimte geboden, maar er moet gekeken worden op welke lijnen dit ingezet wordt. De reizigers komen van verschillende plekken en daar kan niet altijd een nachtbus georganiseerd worden.
Interruptie door mevrouw **Vroom** (D66), zij vindt dat er geen discussie over gestart worden omdat dit niet is opgenomen in de visie. Zij had graag gezien wat de plannen van Gedeputeerde Staten hierover zijn en wat de mening van de gedeputeerde is.
Gedeputeerde **Olthof** benadrukt dat OV 's nachts belangrijk is, vooral voor jongeren. In de visie is er veel ruimte voor deur-tot-deur-vervoer, zonder beperkingen in tijden, wat extra mogelijkheden biedt. Mevrouw **Vroom** vraagt wat Gedeputeerde Staten vindt van het gat dat er zit in de nacht van 01.00 uur tot 06.00 uur, dit staat niet genoemd in de visie. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit de basis is, maar dat maatwerk iets kan toevoegen aan de bereikbaarheid in Noord-Holland. Het nachtvervoer wordt dus niet uitgesloten in de visie.
Interruptie van de heer **Van den Berg** (JA21), hij vraagt om een toezegging van de gedeputeerde dat de nachtbussen gratis zijn voor Schiphol-medewerkers op vertoon van hun Schipholpas. Hij stelt voor om het schrappen van elektrische bussen te overwegen. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat de betaalbaarheid in het concept tarievenkader terugkomt en dat dit op een later moment besproken wordt in de commissie Ruimte.
Interruptie door mevrouw **Den Boer** (BBB), zij vraagt waarom het nachtvervoer voor Schiphol wel geregeld kan worden en of dit ook mogelijk is voor meer locaties. Gedeputeerde **Olthof** wijst op de grote werknemersstroom naar Schiphol als vierentwintiguursbedrijf. Dit vervoer geldt niet vanuit elke plek in Noord-Holland. Hierbij moet gekeken worden naar de vervoersstromen en wat een nachtbus toevoegt aan de bereikbaarheid van Noord-Holland.

Het onderzoek naar de deelmobiliteit als onderdeel van de concessie loopt inderdaad in het Gooi. Daarbij wordt gekeken of het OV bedrijf wel de juiste aanbieder is van deelmobiliteit.
Deelmobiliteit is een visie die onderdeel moet zijn van de visie Publieke Mobiliteit en de ketenreis. Interruptie door de heer **Boer** (VVD), hij vraagt hoe de gedeputeerde het aanbieden van deelmobiliteit door de provincie zelf ziet. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat de Provincie daarvoor een partner in de markt zoekt en een deel van de regie naar zich toe haalt. Dit is iets dat nog verder uitgewerkt moet gaan worden. Interruptie door mevrouw **Vroom** (D66), zij wil weten hoe de motie van D66 wordt afgedaan en wanneer het onderzoek naar de deelmobiliteit als onderdeel van de concessie wordt afgerond. Gedeputeerde **Olthof** zegt dat hij de toezegging heeft gedaan bij de motie en dat terugkoppeling van de resultaten van het onderzoek zal worden gegeven.
Gedeputeerde **Olthof** erkent dat sociale veiligheid erg belangrijk is. Hierbij moet gekeken worden hoe dit vormgegeven wordt. De ambitie moet zijn om OV-hubs veilig te maken en vooral voor vrouwen. Gedeputeerde Staten werkt hier aan en dit gebeurt ook landelijk.
Buurtbussen rijden op diesel omdat elektrische bussen voor acht personen nog niet beschikbaar zijn. Dit heeft niet zozeer te maken met het B-rijbewijs van de vrijwilligers.
De visie wordt bijgesteld naar behoefte en waar dat nodig is. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat in de laatste jaren veel is veranderd in reizigerspatronen en de OV-vraag, dit wordt meegenomen in het Programma van Eisen. Mevrouw **Buit** (Christen Unie) merkt op dat de frequentie van de busritten het gebruik ervan beïnvloedt. Gedeputeerde **Olthof** ziet bepaalde ontwikkelingen vanuit gemeenten en werkgevers en benadrukt dat er ruimte is voor flexibiliteit.
Wat betreft de scholierenlijnen is er volgens gedeputeerde **Olthof** een goede verbinding met scholen, hoewel leerlingen misschien driehonderd meter moeten lopen om bij de bus te komen. Vervanging door vaste lijnen die iets verder van de scholen liggen is mogelijk. Mevrouw **Bouhlel** (SP) merkt op dat in Alkmaar de buurtbus door scholieren wordt gebruikt. Gedeputeerde **Olthof** vindt dat er geen reden is om scholierenlijnen in stand houden als deze niet druk zijn. Dat wil niet zeggen dat er geen goede busverbinding is, het kan wel zo zijn dat scholieren een stukje moeten lopen. Mevrouw **Bouhlel** (SP) vraagt of de gedeputeerde een maximale afstand kan toezeggen. Dat is de gedeputeerde niet van plan.
Mevrouw **Moinat** (PVV) zegt dat het krankzinnig is dat kinderen vroeg de deur uit moeten om op tijd op school te zijn. Gedeputeerde **Olthof** antwoordt dat dit een aangelegenheid van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) is en dat de Provincie niet kan garanderen dat iedere scholier niet ver hoeft te reizen.
Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat naast de OV-app, de informatietelefoonnummers voor het OV gewoon beschikbaar zijn. Het voorstel voor een seniorenpas en gratis OV voor ouderen of minder draagkrachtigen, zal worden besproken in het tarievenkader. Wat betreft de woningbouwlocaties wijst gedeputeerde **Olthof** erop dat daarbij zal moeten worden nagedacht over de bereikbaarheid. Veel gemeentes hanteren daarbij het STOMP-principe, bereikbaarheid blijft een belangrijk onderdeel is bij elke nieuwe woonwijk die gebouwd wordt.
Samen met de NS wordt gekeken hoe een integraal informatiesysteem van reizigersinformatie zo eenvoudig mogelijk kan worden gemaakt voor de reizigers.

Wat betreft de vraag over het personeelstekort in het OV; er wordt ruimte gemaakt voor Engelstalige buschauffeurs in overleg met Connexxion. De financiële onderbouwing is geen onderdeel van de visie, die komt later bij de concessies. Er komt ook een concessie die gaat over het OV-deel, daarbij wordt gekeken welke onderdelen kunnen worden toegevoegd binnen die concessie.
In de visie Publieke Mobiliteit komt de ketenreis, de betaalbaarheid en de deelmobiliteit terug. De uitwerking van de visie is alleen mogelijk als het privégebruik van de auto daalt. De reden van een hogere frequentie in de vervoersstromen is dan in landelijk gebied is omdat er in stedelijk gebied veel meer gebruik wordt gemaakt van het OV. De transitie van auto naar fiets en OV kan alleen als er een goed alternatief bestaat voor de auto.
Op de vraag van Statenlid **De Weerdt** (Volt) of de gedeputeerde dit op kan nemen in de visie, antwoordt gedeputeerde **Olthof** dat dit niet nodig is omdat de visie goed is zoals hij nu voorligt. Het is geen doel op zich om het autogebruik terug te dringen. Dit onderwerp wordt al genoemd in het perspectief Mobiliteit.
Bij de samenwerking met partners, zoals de VRA wordt dit ook in landelijk verband gedaan. Dat neemt niet weg dat er verschillende concessies zijn en soms verschillende tarieven bestaan.
De vrijwilligers die op de buurtbus werken kun je niet verplichten om de verantwoordelijkheid te dragen over mensen met een beperking.
Met duurdere voertuigen wordt bedoeld dat de aanschaf van een zero-emissie bus duurder is dan een dieselbus. Restitutie van reiskosten als een reiziger niet kan komen door overmacht wordt onderzocht en verder uitgewerkt in het systeem.
Met de basisbereikbaarheid bedoelt gedeputeerde **Olthof** dat dit een basisvoorziening is voor iedereen.
Een hub moet goed bereikbaar zijn met auto, deelauto en fiets en daarvoor zijn carpoolplaatsen noodzakelijk.
Wat betreft de vraag of hubs succesvol zijn, zegt gedeputeerde Olthof dat dit over de Mobipunten in Noord-Holland Noord gaat. Hem is onbekend wanneer de informatie over de evaluatie hiervan openbaar gemaakt wordt. De gedeputeerde zegt toe dit na te vragen bij de collega's van Noord-Holland Noord.
Deelmobiliteit is maatwerk en daar hangt de beschikbaarheid van de deelfietsen van af.
Bij de discussie over de nota van uitgangspunten moet het gesprek gevoerd worden over de vraag of de provincie zelf een deel van de concessie moet uitvoeren. Het gaat hierbij niet zozeer om welke partij het gaat doen, maar om welke partij dit het beste kan doen.
Vervoersarmoede: het doel is om het OV betaalbaar houden en alles zo goed mogelijk af te stemmen op elkaar. Dit onderwerp komt aan de orde bij de Visie Tarieven.
Over buslijn 200 is de Provincie in gesprek met Rijkswaterstaat om ontheffing zodat de bus langs de file kan rijden.
Vanaf 2025 zijn alle nieuwe bussen elektrisch. Bussen betalen geen wegenbelasting. De Provincie streeft ernaar om alle bussen zero emissie te maken.

Vragen van de commissie in de tweede termijn
Mevrouw **Buit** (Christen Unie) ontvangt graag het onderzoek.

De heer **Stulemeijer** (50PLUS) ziet de veiligheid op de hubs in de avond en op stille tijden graag gewaarborgd. Het gebruik van de fiets is goed en gezond maar voor sommige doelgroepen geen optie.
De heer **Hollebeek** (PvdD) is het eens met mevrouw **Den Boer** (BBB) dat de bereikbaarheid van voorzieningen zoals ziekenhuizen en scholen goed moet zijn. De beleving van het OV is bij uitstek iets dat meegenomen moet worden in nota van uitgangspunten. Overweegt daarom een kleine motie.
Statenlid **De Weerdt** (GL) doet de suggestie om de beleidsuitwerking in de nota van uitgangspunten ter bespreking voor te leggen aan een commissie en op de strategische agenda te plaatsen evenals de actualisatie van de uitvoeringsagenda.
Mevrouw **Moinat** (PVV) geeft aan dat ze haar vraag schriftelijk en technisch zal stellen.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) wijst erop dat de frequentie van de vervoersstromen in landelijk en stedelijk gebied te vinden is op pagina's vijf en eenentwintig en op de voordracht op pagina drie. Zij heeft nog geen antwoord op haar vraag over het flexvervoer dat betaalbaar is voor reizigers die geen andere keuze hebben, maar duurder is voor reizigers met een andere optie en voor studenten. Haar andere vraag ging over de waardering voor de vrijwilligers van de buurtbussen.
Mevrouw **Middelkoop** (FvD) vraagt de gedeputeerde om antwoord op haar vraag over veilige loop- en fietsinfrastructuur en het voorkomen van onveilige verkeerssituaties voor scholieren. Kan de gedeputeerde toezeggen dat eerst de verkeersveiligheid wordt verbeterd voordat de scholierenbuslijnen worden geschrapt?

Gedeputeerde **Olthof** erkent dat sociale veiligheid in het OV en bij hubs gegarandeerd moet zijn. Een onderdeel van de uitgangspunten is dat voorzieningen goed bereikbaar moeten zijn. De vraag hierbij is of dit uitgevoerd wordt door de traditionele lijnbus of op een andere manier gefaciliteerd wordt. De beleving van het OV zal in de nota van uitgangspunten terugkomen. Het concept van de nota van uitgangspunten zal binnenkort worden geagendeerd. De waardering voor de vrijwilligers van de buurtbus is er zeker. Bij het flexvervoer zullen de mensen die een alternatief hebben, zelf de afweging maken. Over de verkeersveiligheid is de Provincie in overleg met gemeenten, hierbij wordt ook gekeken naar de verkeersveiligheid met betrekking tot de first en last mile.

De **voorzitter** concludeert dat er waarschijnlijk twee moties en een amendement zullen worden ingediend. Dit agendapunt wordt een bespreekstuk in komende Provinciale Staten vergadering.

5.b Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek – Getsewoud

Toelichting:
De provincie Noord-Holland werkt aan de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Dit is onderdeel van de hoogwaardig openbaar vervoerverbinding (HOV) Noordwijk-Schiphol. Om de busverbinding planologisch mogelijk te maken is een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Op het Ontwerp-PIP zijn drieëntwintig zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben geleid tot kleine wijzigingen in het PIP. Het definitieve PIP kan nu ter besluitvorming worden voorgelegd aan Provinciale Staten.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde in gesprek over het Provinciaal Inpassingsplan Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek- Getsewoudbespreken. Besluitvorming vindt plaats in de PS vergadering van 10 juni 2024

De heer **Vonk** (PvdA) maakt zich zorgen over de aansluiting van buslijnen tussen Noord-Holland en Zuid-Holland en vraagt of er afstemming op basis van gelijkwaardigheid is geweest. In de gemeente Lisse worden nieuwbouwwijken gebouwd op het voorgenomen tracé van de buslijn naar Schiphol, hier blijft nog een klein stukje tracé naar de Oranjelaan over. Uit onderhandelingen blijkt dat Lisse bereid is om nul komma drieëndertig procent van de kosten te dragen. Hij vraagt hoe dit onderhandelingsresultaat is bereikt. In de notitie staat dat in de provincie Zuid-Holland wordt gewerkt aan maatregelen om het OV te verbeteren, dit betekent dat er dus niks gebeurt. De uitbreiding van Lisserbroek Noord wordt gefaciliteerd door deze OV-uitbreiding. Betekent dit dat Gedeputeerde Staten gaat aandringen bij de gemeente Haarlemmermeer op verlaging van de parkeernorm? Er is ook sprake van compensatie voor natuur vanwege robuuste maatregelen. Het ruimtebeslag van infrastructuur in twintig jaar tijd is gegroeid van vier procent naar zeven procent. De heer **Vonk** roept op om dit tracé met zo min mogelijk ruimtegebruik te gaan ontwerpen.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) vraagt of er ruilgrond beschikbaar is voor het stuk van het tracé dat over landbouwgronden gaat. Zijn de kosten voor compensatie en verwerving van deze gronden meegenomen in de begroting? Wordt ook gekeken naar hoe ver een boer moet omrijden om zijn percelen te bereiken? Zijn de kosten van de vier woningen die opgekocht moeten worden, meegenomen in de begroting? Is er een plan B voor stikstof? De reactie van Gedeputeerde Staten op zienswijzen en vragen van bewoners is erg zakelijk, dit had sympathieker gekund. Gaat Gedeputeerde Staten een verzoek tot uitvoering van een nulmeting doen bij de aanbesteding? Hoe verhoogt de nieuwe brug over de ringvaart voor OV en doorfietsroute de veiligheid? Is er een berekening gemaakt van de kosten en de impact voor de omwonenden? Mevrouw **Den Boer** krijgt hiervan graag een onderbouwing van de gedeputeerde.
De heer **Hollebeek** (PvdD) sluit zich aan bij de vragen van de PvdA.
De heer **Faassen** (50PLUS) is het eens met de opmerking van de BBB over de zakelijke reactie van Gedeputeerde Staten op de zienswijzen door de bewoners. Er wordt verwezen naar de planschadeprocedure en de heer **Faassen** stelt voor dat een intermediair wordt ingeschakeld om een gang naar de rechter te voorkomen.
De heer **Dijk** (CDA) vraagt of er al overeenstemming met eigenaren van de woningen die gesloopt moeten worden. Wat gebeurt er als verwachte ontwikkelingen met betrekking tot elektrisch materieel vertraging oplopen, wordt er dan regulier materieel op fossiele brandstof ingezet?

Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat het tracé een onderdeel is van het trajectplan HOV Noordwijk Schiphol. Dit traject wordt door de Provincie afgestemd met Lisse, Hillegom en Zuid-Holland. De natuurverbinding wordt bij deze nieuwe verbinding versterkt. De kosten voor de grondverwerving en de woningen die gesloopt worden, zitten in de begroting. Vanzelfsprekend moeten de percelen van de boeren bereikbaar blijven. Elektrisch materieel is gewoon beschikbaar, dit is ook een eis

voor de uitvoering. Planschade is iets anders dan schade tijdens werkzaamheden. De aannemer is verzekerd voor schade die ontstaat.
Interruptie door de heer **Faassen** (50PLUS) zegt dat zijn voorstel was om de planschade mee te nemen bij de bouwschade. Gedeputeerde **Olthof** wijst erop dat planschade en bouwschade twee verschillende dingen zijn, dit heeft ook met de juridische procedures te maken. De reactie van de Provincie op de zienswijzen van de bewoners heeft volgens de juiste procedure plaatsgevonden. In de contacten met de bewoners is er wel ruimte voor een meer empathische reactie. De nieuwe brug over de ringvaart is onderdeel van het traject HOV Noordwijk Schiphol. Met het tracé voor de bus wordt voorkomen dat het normale verkeer extra belast wordt en kan de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer worden gegarandeerd. Met de aanleg van het tracé wordt voorzien in de mobiliteit voor de woningbouwplannen in Lisserbroek en Nieuw Vennep West. Het gaat dus niet alleen over tijdswinst maar ook over verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

De **voorzitter** concludeert dat dit agendapunt een hamerpunt is in de komende Provinciale Staten vergadering.

6. B-agenda Mobiliteit

6.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda voortgangsrapportage doorfietsroutes 2023

Dit agendapunt wordt doorgeschoven naar de volgende vergadering.

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

De heer **Boer** (VVD) vraagt of de gedeputeerde ook van mening is dat het belangrijk is om de provincie Noord-Holland op logistiek gebied bereikbaar te houden en dat het onwenselijk is om in de huidige situatie een tweede omleidingsroute vanaf de A7 te creëren. Kan de gedeputeerde garanderen dat hij zich maximaal zal inspannen om de huidige omleidingsroutes gedurende de werkzaamheden aan de A7 Purmerend beschikbaar te houden?
Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat hij ook niet tevreden is met de huidige situatie, maar dat de veiligheid van de medewerkers en de weggebruikers voorop staat. Hij doet zijn uiterste best om de overlast zo kort mogelijk te laten duren.

Mevrouw **Engels** (CDA) heeft de volgende vragen voor de gedeputeerde:

- Heeft de gedeputeerde gesproken met Connexxion over het feit dat de Kustbus niet meer alle haltes mag aandoen?
- Vindt de gedeputeerde ook dat het inefficiënt is als de Kustbus niet alle kustplekken mag aandoen?
- Dit is een initiatief van ondernemers omdat Connexxion het zelf niet meer kon doen, vindt de gedeputeerde ook dat we dat vanuit de Provincie moeten stimuleren?
- Deze Kustbus rijdt slechts twee maanden in het jaar, dat is een zeer beperkte inbreuk op de exploitatie van Connexxion, kan hier een uitzondering worden gemaakt?
- Wij lezen in de GS-besluitenlijst van mei vorig jaar dat de provincie graag samenwerkt met de gemeenten aan een goede bereikbaarheid van de kust, en dit soort trajecten wil ondersteunen. Is GS daar dit jaar ook bereid om het traject van de Kustbus in zijn gehele

route te ondersteunen, en niet te belemmeren?

Gedeputeerde **Olthof** meldt dat er over Kustbuslijn 851 ambtelijk is gesproken. De Kustbus is een initiatief dat buiten de concessie om is georganiseerd. Vanuit de gemeente is gekozen voor een busaansluiting van station Den Helder naar Petten via Huisduinen die het hele jaar door rijdt. Als de Kustbus twee maanden per jaar volgens dezelfde route rijdt, dan neemt iedereen de gratis bus. Dat is de reden dat de Kustbus wel mag rijden maar niet op dat stukje van de route van Den Helder naar Huisduinen. In overleg met de gemeente is daarom gekozen voor een vaste busverbinding die twaalf maanden per jaar rijdt. De Provincie heeft het initiatief van de Kustbus ook ondersteund. De Kustbus is geen beperkte inbreuk op de exploitatie omdat die twee maanden de drukste van het jaar zijn.

8. B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

8.a Meer ruimte voor wonen

Toelichting:
Vanuit het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' wil de provincie in de Omgevingsverordening meer ruimte bieden voor het bouwen van nieuwe woningen om op die manier de leefbaarheid en vitaliteit van kernen op peil te houden.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de brief plus bijlagen 'Meer ruimte voor wonen' bespreken.

De **voorzitter** geeft woord aan de commissieleden:
Mevrouw **Moinat** (PVV) ontvangt graag voor de volgende aankomende Provinciale Staten vergadering een schriftelijke reactie met de visie van het college op de voorstellen die in het Hoofdlijnen akkoord worden gedaan. Waar ziet het college kansen om haar eigen beleid aan te vullen?
De heer **Nijkamp** (BBB) in de brief van 8 mei worden drie uitgangspunten genoemd. Ten eerste het afschaffen van het huidige onderscheid tussen Noord-Holland Noord en de MRA en het toestaan van kleinschalige woningbouw in heel Noord-Holland. Geen onderscheid meer tussen kleinschalige woningbouw en grootschalige woningbouw in het landelijk gebied. Woningbouw moet plaatsvinden in of aan een kern of dorpslint. Ten tweede dat er rekening wordt gehouden met bestaande kernkwaliteiten. Ten derde dat bij eventuele aantasting van kernkwaliteiten, de aanvullende voorwaarden waarbij maatwerk wordt toegepast. Worden de wijzigingen omgevingsverordeningen gezamenlijk met de andere wijzigingen voorgelegd aan de commissie Ruimte of wordt dit aan Provinciale Staten voorgelegd?
Mevrouw **De Boer** (PvdA) zegt dat de wijziging in de omgevingsverordening wat de PvdA betreft geen uitnodiging om alles vol te bouwen. De structuur van het landschap moet behouden blijven.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt hoe mevrouw De Boer in het licht van het meervoudig ruimtegebruik aankijkt tegen dit voorstel.

Mevrouw **De Boer** (PvdA) is voor meervoudig ruimtegebruik maar vindt niet dat de natuur opgegeven moet worden voor woningbouw.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt of mevrouw De Boer het met hem eens is dat eerst pas op de plaats moeten maken en eerst moeten kijken naar meervoudig ruimtegebruik voordat dit enkelvoudig ruimtegebruik wordt doorgedrukt.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vindt het van belang om te kijken naar binnenstedelijk bouwen en als er in BPL gebouwd wordt, moet er een goede toets komen voor de verbetering van de leefbaarheid van de dorpskern.
Mevrouw **Berkvens** (D66) ziet dit wijzigingsvoorstel als een uitnodiging om alles maar vol te bouwen.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) wil graag weten van de gedeputeerde voor wie er gebouwd wordt. Hoe gaat gedeputeerde de toets van de leefbaarheid doen? Hoe zorgt de gedeputeerde ervoor dat binnenstedelijk bouwen voorrang krijgt op buitenstedelijk bouwen? Hoe gaat de gedeputeerde de betaalbaarheid van de woningen waarborgen en hoe wordt getoetst dat woningbouw passend is in landschap? Hoe voorkomt de gedeputeerde dat er vakantiewoningen worden gebouwd met een winstoogmerk?
Statenlid **Freeman** (GL) ziet in het voorstel een mooie stap naar voren is en juist wat betreft de uitdagingen van deze tijd op het gebied van groen en wonen.
Statenlid **Freeman** (GL) doordat in de omgevingsplannen moet worden aangegeven wat de kernkwaliteiten van een gebied zijn en hoe die worden beschermd. Als er in beschermd landschap gebouwd wordt moet compensatie plaatsvinden om de effecten van de woningbouw op het landschap te beperken. Wat GL betreft zijn dit noodzakelijke voorwaarden en zo wordt het mogelijk om in kleine kernen meer woningen te realiseren terwijl zoveel mogelijk het groene karakter van de provincie wordt behouden.
De heer **Kes** (SP) wil geen aanpassing van de regels van het BPL maar beargumenteerd kijken waar wel gebouwd kan worden. De SP is voor inbreilocaties maar overal vijfentwintig woningen bijbouwen is geen oplossing.
De heer **Van Gilse** (VVD) vraagt of de SP denkt dat er alleen dure woningen bijgebouwd worden in kleine dorpen.
De heer **Kes** (SP) zegt dat dat wel zijn ervaring is. Hij vindt de beperking van de regierol van de Provincie is een slechte zaak. Het is een illusie om te denken dat er alleen voor de eigen inwoners gebouwd kan worden. Het verdienmodel van de projectontwikkelaars is om te bouwen voor de vrije sector.
De heer **Faassen** (50PLUS) geeft aan dat 50PLUS voor binnenstedelijk bouwen is in de dorpen tenzij het niet anders kan. Daarbij moet worden gedacht aan maatwerk en niet kiezen voor een generieke oplossing. Hij is van mening dat het verstandig is om een ontsnappingsclausule in te bouwen die aan de gemeente en de Provincie kan worden voorgelegd en niet alleen aan Gedeputeerde Staten. In lid 6. wordt gesproken over groot openbaar belang om toch te bouwen maar de definities ontbreken; moeten deze niet toch worden toegevoegd en voorgelegd aan Gedeputeerde Staten?
Mevrouw **Vonck** (PvdD) vindt dat het toestaan van kleinschalige woningbouw in of aan dorpskernen geen goed idee is tenzij er hele goede argumenten zijn voor nieuwbouw en dan alleen op plekken waar het geen problemen oplevert. Op die plekken kan de grens van het BPL aangepast

worden in plaats van het toepassen van deze generieke maatregel. Zij vraagt de gedeputeerde wie de kernkwaliteiten bij bouwplannen in het betreffende gebied gaat toetsen. Wat is het besluitvormingsproces, welke belanghebbenden worden in het proces betrokken? Is het mogelijk een overzicht te maken van specifieke gebieden waarin nooit gebouwd mag worden? Wat betreft de derde voorgenomen wijziging; 'Bouwen in beschermd landschap' geldt wat de PvdD betreft alleen indien werkelijk noodzakelijk en dan alleen met aanpassing van de grens van het BPL.
Mevrouw **Vonck** (PvdD) vraagt de gedeputeerde of het niet de voorkeur heeft om natuurinclusief toe te passen voor alle woningbouwlocaties in beschermd landschap? De toevoeging dat klimaatadaptief bouwen alleen als dat redelijkerwijs mogelijk is, is in tegenspraak met wat GS zelf stelt in het ruimtelijk voorstel. Hoe rijmt de gedeputeerde deze waarschuwing? Kan de gedeputeerde een toezegging doen dat er in beschermd landschap altijd klimaat adaptief gebouwd gaat worden? Mevrouw **Vonck** (PvdD) doet het voorstel aan de commissie om in een technische briefing te bespreken wat de commissie verstaat onder klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen.
Mevrouw **Berkvens** (D66) zegt dat het BPL straks Beschermd Landschap (BL) wordt genoemd. D66 vindt de naamsverandering misplaatst omdat de bescherming van het landschap juist wordt afgebroken. Dat de woningnood hoog is en er meer gebouwd moet worden is voor iedereen duidelijk. Deze wijzigingen dragen daar niet aan bij. Het probleem zit niet in de beschikbare ruimte maar in het tempo. De woningbouwopgave tot 2030 is al ruim honderddertig procent van de plancapaciteit en deze wijzigingen leveren maximaal een half procent op van de woningbouwopgave van 2030. Binnenstedelijk bouwen betekent behoud van het landschap met ruimte voor andere functies zoals waterberging, landbouw en natuur. Als GL en PvdA hiermee akkoord gaan wordt het mes gezet in het beschermen van het Noord-Hollands landschap.
De heer **Broertjes** (JA21) ziet geen reden om vast te houden aan een maximale hoeveelheid van vijfentwintig woningen per project in BPL. Flexibiliteit is cruciaal om aan de grote vraag naar woningen te voldoen. Hij vraagt de gedeputeerde waarom er is gekozen voor de limiet van vijfentwintig woningen en of er nog ruimte is om deze limiet te verruimen. Waarom worden toch voorwaarden verbonden aan woningbouw, dit remt de ontwikkelingen. JA21 waardeert de stappen die gezet zijn maar vindt dat meer flexibiliteit en ambitie nodig is om voortgang te boeken.
Mevrouw **Buit** (Christen Unie) is bereid om te kijken waar het knelt maar vindt het voorstel dat nu voorligt erg rigoureus. Bouwen moet bijdragen aan de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau van het gebied. Welke criteria gelden daarvoor? Wat houden de vage termen in de voorwaarden in? Hoe gaat Gedeputeerde Staten voorkomen dat elke gemeente daar een eigen interpretatie aan geeft? Hoe vaak mag een gemeente voorstellen om maximaal vijfentwintig woningen te bouwen? Ziet Gedeputeerde Staten het ook zo dat gemeenten eerst aantoonbaar moeten maken waarom binnenstedelijk bouwen onvoldoende woningen oplevert? Waarom kan de extra ruimte die gegeven wordt, niet langzaam opgebouwd worden in plaats van het in één keer verruimen van de regels?
Mevrouw **Engels** (CDA) geeft aan blij te zijn dat woningbouw in het buitengebied eindelijk mogelijk wordt gemaakt. Het CDA heeft wel wat zorgen bij de abstracte voorwaarden en vraagt de gedeputeerde wie de aanvullende voorwaarden bij de woningbouwlocaties. Verwacht GS dat de regels in de praktijk het niet moeilijker gaat maken om kleinschalige woningbouw toe te staan? Is er al gesproken met stakeholders en de haalbaarheid daarvan? Gaat GS de doorgang van de

bouwprojecten monitoren? Het CDA is heel benieuwd wat de Provincie gaat doen om in de eigen organisatie voor deze cultuurverandering van hinderen naar faciliteren te zorgen.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt hoe de gedeputeerde reflecteert op de opmerkingen en suggesties van de insprekers. Is GS bereid om burgerinitiatieven bij nieuwbouw zoals gesuggereerd door inspreker mevrouw Thole, een plek te geven in het programma Volkshuisvesting of is daar een motie voor nodig? Hoe gaat GS meervoudig ruimtegebruik onderdeel maken van deze aanpassing?
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt of statenlid De Weerdt een voorbeeld kan geven van meervoudig ruimtegebruik. Statenlid **De Weerdt** (Volt) noemt de 3-30-300-regel. Dit is een combinatie van wonen, klimaatadaptief en natuurbestendig bouwen. Bij iedere woning staan minstens drie volwassen bomen, elke buurt heeft minstens dertig procent boomkronen en daardoor schaduw, wat zorgt voor een koelere buurt. Vanuit iedere woning is er binnen driehonderd meter een parkje waar je kunnen verblijven en recreëren. Mevrouw **De Boer** (PvdA) is van mening dat dat gewoon enkelvoudig bouwen is.
De heer **Van Gilse** (VVD) vindt het belangrijk dat jongeren kunnen wonen in de omgeving waarin zij zijn opgegroeid. De VVD had graag nog meer flexibiliteit gezien maar vindt het een goed dat er duidelijkheid komt voor al die gemeenten die hier met smart op zaten te wachten. De wachtlijsten lopen in sommige gemeenten voor sociale woningen op tot vijftien jaar.
De heer **Kes** (SP) vraagt hoe de heer Van Gilse wil borgen dat er bij dat soort bouwplannen ook sociale huurwoningen gebouwd worden.
De heer **Van Gilse** (VVD) geeft aan dat daar afspraken over zijn gemaakt in de regionale woonakkoorden, waarbij vooropstaat dat dit kwalitatief moet aansluiten op de woningvraag. De VVD is blij met deze verruiming van de woningbouwmogelijkheden. De heer **Van Gilse** wil weten wanneer de gedeputeerde met een nieuw voorstel komt voor vervanging voor voormalige agrarische bebouwing.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde Rommel voor de beantwoording van de vragen van de commissie.
Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat in de geest van de omgevingswet er meer ruimte wordt gegeven aan de gemeenten. Het bouwen van vijfentwintig woningen is bedoeld voor de leefbaarheid, vitaliteit en behoud van het voorzieningenniveau in de dorpen maar daar zal het probleem van de woningbouw niet mee worden opgelost. Het aantal van vijfentwintig woningen is gekozen om de balans tussen ruimte van woningbouw en de bescherming van het landschap te behouden. Dit cijfer is gehaald uit de pilot ‘Probleemlocaties in lintdorpen’. De woningbouw wordt meegenomen in de visie van het college op het hoofdlijnenakkoord. De wijzigingen worden meegenomen in het totale pakket van de omgevingsverordening bij de Provinciale Staten vergadering in juni. Het is aan de gemeente om de toets van de leefbaarheid te motiveren. Met behulp van de Leefbaarometer kan de leefbaarheid in de dorpen en kernen gemonitord worden. In het coalitieakkoord is afgesproken dat de Provincie de gemeenten de ruimte biedt om vijftig procent de woningvoorraad beschikbaar te houden voor hun eigen inwoners. De betaalbaarheid van de woningen mag ook elders ingevuld worden. Het bewaken van de betaalbaarheid is in woondeals en woonakkoorden vastgelegd. De toetsing of woningbouw passend is in het landschap

gebeurt aan de hand van de kernkwaliteiten en is altijd natuurinclusief. Water en biodiversiteit moet gecompenseerd worden. Verduurzaming en opvang van water is belangrijk.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt waar de compensatie van de betaalbare woningen elders in een kleine dorpskern plaatsvindt. Gedeputeerde **Rommel** verwacht dat die compensatie binnen de vijfentwintig woningen die gebouwd mogen worden, gerealiseerd zal worden of in de gemeente of een buurgemeente.
Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt zich af op welk moment een gemeente de woningbouwplannen aan Provinciale Staten kenbaar moet maken als zij zelf de voorwaarden voor de leefbaarheid mag uitwerken. Zij voorziet juridische procedures. Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat de nieuwe omgevingswet gemeentes meer ruimte voor interpretatie geeft. Als een gemeente zelf wil bouwen voor haar eigen inwoners, gebeurt dit net als in het verleden aan de hand van bestemmingsplannen. Het is aan de democratisch gekozen gemeenteraad. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt wanneer er een meldplicht is. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat er geen meldplicht is, maar dat er veel wordt samengewerkt met gemeenten. De gedeputeerde verwacht dat dit in goed overleg zal gaan.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt of gedeputeerde Rommel niet bang is dat dit de kerntaak van natuurbescherming ondermijnt. Gedeputeerde **Rommel** antwoordt dat voor echte natuurbescherming, zoals NNN, N2000 en weidevogelgebied, andere regels gelden. Voor grotere plannen, zoals honderdvijfentwintig woningen in een groot gebied, wordt maatwerk toegepast en die plannen worden voorgelegd aan Provinciale Staten.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat plannen sowieso worden getoetst voor monitoring en evaluatie. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of plannen boven vijfentwintig woningen wel langs Provinciale Staten gaan en of de monitoring achteraf plaatsvindt. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat gemeenten jaarlijks hun woningbouw moeten melden en dat bij meer dan vijfentwintig woningen maatwerk wordt toegepast en de plannen langs Provinciale Staten gaan.

Gedeputeerde **Rommel** stelt dat een overzicht van specifieke gebieden waar nooit gebouwd kan worden veel ambtelijke capaciteit vraagt terwijl de vraag is wat dat oplevert. De ambtenaren voeren het beleid uit dat door Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten is vastgesteld, een cultuurverandering is voor het nieuwe beleid niet nodig. Het onderzoek dat aantoont dat het bouwen van extra woningen niet bijdraagt aan het voorzieningenniveau, is gebaseerd op de situatie in de provincie Zeeland, die sterk verschilt van die in Noord-Holland. In Noord-Holland zien we juist dat voorzieningen zoals scholen en bibliotheken kunnen blijven bestaan in gemeenten dankzij woningbouwplannen.
Wat betreft de vraag over burgerinitiatieven, verwijst gedeputeerde naar de gemeenten. Zij kunnen er zelf voor kiezen om locaties voor collectief particulier opdrachtgeverschap mee te nemen. De herbestemming van boerenerven zal nog dit jaar geëvalueerd worden en daar zal de gedeputeerde de commissie over informeren.
Mevrouw **De Boer** (PvdA) vraagt hoe de gedeputeerde denkt over het bouwen van vakantiewoningen in landelijk gebied. Hoe zorgt u ervoor dat binnenstedelijk bouwen voorrang krijgt op buitenstedelijk bouwen? Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat volgens het Masterplan Wonen, negentig procent van de te bouwen woningen binnenstedelijk zal worden gerealiseerd.

Wat betreft de bouw van vakantiewoningen, hiervan ligt de verantwoordelijkheid bij de gemeenten.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt hoe de voorstellen rijmen met de ambitie voor het meervoudig ruimtegebruik. Hoe ziet de gedeputeerde er bij de wijziging van de omgevingsverordening op toe dat meervoudig ruimtegebruik wordt gewaarborgd. Graag ontvangt hij een reflectie op de 3-30-300-regel. Gedeputeerde **Rommel** wijst erop dat de 3-30-300-regel iets anders is dan natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen. Meervoudig ruimtegebruik wordt bij de woningbouw al toegepast door het onderkelderen van woningen en de woningen te voorzien van zonnepanelen. De borging van het meervoudig ruimtegebruik vindt plaats in overleg met de gemeenten. Daar stuurt de Provincie op en zij neemt dit ook mee in de opgave.
Statenlid **Freeman** (Volt) vraagt of Gedeputeerde Staten vooraf geïnformeerd wordt over woningbouwontwikkelingen die de kernkwaliteiten van het BPL aantasten. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat dit niet vooraf gebeurt. De wijziging in de omgevingswet houdt ook in dat gemeenten niet meer verplicht zijn om Gedeputeerde Staten hierover vooraf te informeren. De evaluatie en monitoring vindt jaarlijks plaats.

Tweede termijn
De heer **Kes** (SP) is het grondig oneens met de wijziging van de omgevingsverordening en vindt dat Provinciale Staten hier een besluit over moet nemen.
Mevrouw **Berkvens** (D66) sluit zich aan bij de SP en vindt dat de deur met deze wijziging open wordt gezet voor verrommeling van het landschap.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) roept de commissie op om na te denken over moties of amendementen voor de komende Provinciale Staten vergadering.
Statenlid **Freeman** (GL) vraagt of het niet noodzakelijk is om vooraf te controleren of gemeenten voldoen aan de voorwaarden van de Provincie. Achteraf zijn er namelijk geen mogelijkheden meer om bij te sturen.
Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de Provincie een zienswijze kan indienen als de plannen van de gemeenten bekend worden gemaakt en de Provincie van mening is dat deze niet voldoen aan de gestelde voorwaarden.

9. Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)
Er zijn geen rondvragen.

10. Sluiting
De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.30 uur en dankt de aanwezigen voor hun bijdrage.

Technische vragen commissie Ruimte 27 mei 2024						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
1	BBB – Aletta den Boer	Mobiliteit: Nachtbus Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 15-04-2024)	Olthof	Nachtbus Noord-Holland Nood.	BBB is heel blij dat de nachtbus gaat rijden. Goed ook dat het geëvalueerd gaat worden. Echter roept de brief twee vragen bij ons op. 1. Wat zijn de evaluatiepunten waarop geëvalueerd gaat worden? Zijn dit hoeveel personen de bus gebruiken? Of gaan er ook reizigers bevraagd worden? 2. Over 6 maanden evalueren we de bus. Dit zijn juist de zomermaanden waarbij alternatieven bijvoorbeeld fiets in verband met weer makkelijker te maken zijn. Kan deze evaluatie uitgesteld worden na 1 jaar?	1. De evaluatie zal primair gericht zijn op de frequentie van gebruik van de nachtbus (gemeten in aantal passagiers). Daarnaast zal er gekeken worden naar de algemene klachtenprocedure en de monitoring van sociale veiligheid. 2. De start van de proef nachtbus is gepland op 21 juli (gelijktijdig met de ingang van het nieuwe vervoerplan n.a.v. ontwikkelperspectief NHN), met een geplande beëindiging op 21 januari. Hierdoor wordt een periode bestreken die zowel de zomermaanden als de herfstmaanden omvat, evenals een deel van de wintermaanden. Bij succes kan de pilot verlengd worden.
2	JA21 – Kelly Uiterwijk	Buiten de agenda om	Olthof	Haalbaarheidsonderzoek Fietspad N197	In 2022 heeft de provincie een haalbaarheidsonderzoek gedaan naar de aanleg van een fietspad langs de N197. Ik kan echter nergens dit haalbaarheidsonderzoek vinden of eventuele informatie over nieuwe ontwikkelingen sindsdien. Weet u waar ik dit kan vinden?	Met betrekking tot het fietsknelpunt N197, hierbij het definitieve rapport. In afstemming met de bestuurder van de gemeente is er een besluit voor een voorkeursvariant besproken.

Technische vragen commissie Ruimte 27 mei 2024						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						De promotie van dit project (en dus de voorkeursvariant) naar de planfase komt terug in het iMPI (Integraal Meerjarenprogramma Provinciale Infrastructuur). Bij deze bespreking in commissie/PS is dat het moment dat PS zich over dit project kan uitspreken. (Zie bijlage in Ibabs)
3	D66 – Laurien Berkvens	11.b	Beemsterboer	Woningbouw	1. Wat is de verhouding tussen de huidige plancapaciteit en de woningbouwopgave (doelstelling) voor 2030? 2. Is er al voldoende ruimte in de plancapaciteit om aan de doelstellingen te voldoen? 3. Hoeveel woningen zullen er tot aan 2030 naar verwachting extra worden gebouwd ten gevolge van de aangekondigde aanpassingen in de omgevingswet, uitgesplitst per aanpassing. 4. Op welke manier kunnen gemeenten toetsen of een ontwikkeling bijdraagt aan behoud of versterking van leefbaarheid of vitaliteit of het voorzieningenniveau van de kern of het dorpslint? Is hiervoor een afwegingskader opgesteld? 5. Op welke termijn mag een gemeente een nieuw plan toevoegen aansluitend aan een	1. Voor de periode 2024 t/m 2030 is de verhouding plancapaciteit versus resterende opgave voor heel NH ruim 130%. 2. Theoretisch gezien is er ruim voldoende plancapaciteit om aan de doelstellingen te voorzien. Zeker omdat er ook voor de periode na 2030 nog veel plancapaciteit beschikbaar is. Voldoende plancapaciteit wil nog niet zeggen dat er ook voldoende productie komt: nog niet alle plancapaciteit is planologisch hard en ook van de harde plancapaciteit kan een

Technische vragen commissie Ruimte 27 mei 2024						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
					al eerder plan in beschermd landschap waarmee (opnieuw) de kernkwaliteiten van het beschermd landschap mogen worden aangetast? 6. Onder welke voorwaarden zouden woningbouwplannen van meer dan 25 woningen in landelijk gebied toegestaan worden?	deel nog vertragen door problemen bij de uitvoering. 3. Bedoeld wordt waarschijnlijk 'aanpassingen in de omgevingsverordening'. Een inschatting van het aantal extra woningen dat kan worden gebouwd is sterk afhankelijk van het aantal kernen dat gebruik maakt van de nieuwe mogelijkheden, het aantal locaties dat via maatwerk kan worden gehonoreerd en de doorlooptijd van plan tot oplevering. Als uitgegaan wordt van 20 tot 40 kernen die gaan bouwen aan de randen, dan levert dat ongeveer 500 á 1.000 woningen op. Voor maatwerk kan geen realistische inschatting worden gegeven. Het gros van de woningbouwopgave kan binnenstedelijk gerealiseerd

Technische vragen commissie Ruimte 27 mei 2024						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						worden. Maatwerklocaties blijven hierop de uitzondering. 4. Het is aan de gemeente om dit te motiveren. Voor leefbaarheid, vitaliteit en voorzieningenniveau hebben wij nog geen uitgewerkte beleidsregels of een afwegingskader. We gaan daarom werken met een motiveringsplicht op basis van open normen. Hiermee bieden we interpretatieruimte voor gemeenten, wat in de geest van de Omgevingswet is. Wij kunnen een zienswijze indienen wanneer het evident is dat er niet wordt voldaan aan de voorwaarden. Jaarlijks wordt gemonitord en geëvalueerd wat de effecten zijn van de doorgevoerde wijzigingen in de Omgevingsverordening. Hierbinnen zal aandacht zijn

Technische vragen commissie Ruimte 27 mei 2024						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
						voor de effecten op de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau. 5. Onder deze regeling kan eenmalig maximaal 25 woningen per kern of dorpslint worden gebouwd met aantasting van kernkwaliteiten en onder de genoemde voorwaarden. Hier is geen termijn aan verbonden. 6. We werken momenteel een eenduidige werkwijze t.a.v. maatwerk uit. Hierover zullen wij PS apart informeren. Ook nu kunnen wij al een ontheffing verlenen in uitzonderlijke en urgente gevallen.
4	PvdD	9.h	Olthof	Mobiliteit A8-A9: Informeren PS over	1. Uit de brief van GS: 'De stuurgroep heeft gevraagd om de effecten op het gebied van veiligheid, leefbaarheid, doorstroming en financiën van twee eerder gepasseerde varianten te actualiseren en een aanpak	Sinds 2010 werkt de provincie aan het dossier Verbinding A8-A9. In totaal is tot en met 2023 (afgerond) € 4,6 miljoen uitgegeven. Daaronder vallen kosten voor inhuur van adviesbureaus,

Technische vragen commissie Ruimte 27 mei 2024						
nr	Partij en indiener	Punt	Gedeputeerde	Onderwerp	Vraag	Antwoord
				robuuste oplossing	voor het vervolg te maken.' Wat zijn de afgelopen 10 jaar de kosten voor de provincie geweest gelieerd aan dit dossier, zoals bijvoorbeeld Trajectstudies en Landschapsplan?	omgevingsmanagement en communicatieadviseurs. Ook de activiteiten voor de kortetermijnmaatregelen Krommenie vallen hieronder. De afgelopen 10 jaar (2014-2023) is ongeveer € 4,06 miljoen uitgegeven.

Fietsknelpunt N197

Ontbrekende schakel Beverwijk

Opdrachtgever:	Provincie Noord-Holland
Referentie:	INFR220427
Revisie:	A (Definitief)
Datum:	20 oktober 2022

Iv-Infra b.v.

Ingenieursbureau met Passie voor Techniek

Titel document:	Fietsknelpunt N197
Ondertitel document:	Ontbrekende schakel Beverwijk
Referentie:	INFR220427
Revisie:	Definitief
Datum:	20 oktober 2022
Opdrachtgever:	Provincie Noord-Holland
Projectnummer opdrachtgever:	1818479
Project:	Onderzoek studiefase ontbrekende fietsschakel N197 Beverwijk

© Iv-Infra b.v., Alle rechten voorbehouden, Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Iv-Infra b.v.

Inhoudsopgave

1	**Inleiding en aanpak**	**5**
1.1.	Aanleiding	5
1.2.	Doel	5
1.3.	Plan van aanpak	6
1.4.	Leeswijzer	6
2	**Gebiedsbeschrijving**	**7**
2.1.	Inleiding	7
2.2.	Perceelsgrenzen en grondeigendom /kadastrale grenzen	8
2.3.	Waterhuishouding	9
2.4.	Ecologie	10
2.4.1.	Natura 2000	10
2.4.2.	Natuurnetwerk (NNN)	11
2.4.3.	Beschermde soorten	11
2.5.	Mobiliteit	12
2.5.1.	Beleidsdocumenten	12
2.5.2.	Huidig fietsnetwerk	15
2.6.	Bestemmingsplan	16
2.7.	Kabels & leidingen	17
3	**Ontwerpuitgangspunten en eisen**	**18**
3.1.	Algemeen	18
3.2.	Wegontwerp	19
4	**Varianten**	**22**
4.1.	Inleiding	22
4.2.	Variant 1	23
4.3.	Variant 2	25
4.4.	Variant 3.1	27
4.5.	Variant 3.2	32
5	**Stakeholders**	**35**
5.1.	Inleiding	35
5.2.	Resultaten	36
5.3.	Bevindingen en conclusie	38
6	**Beoordeling varianten**	**39**
6.1.	Afwegingskader	39
6.2.	Beoordelingssystematiek	40
6.3.	Variant 1 : Westzijde N197	40
6.4.	Variant 2 : Oostzijde N197	43
6.5.	Variant 3.1: Duinpark – Bankenlaan – Kaagweg	45
6.6.	Variant 3.2 : Creutzberglaan	47
6.7.	Beoordeling (trade-off matrix)	49

7 Conclusie en aanbevelingen 50
7.1. Conclusie 50
7.2. Aandachtspunten nadere uitwerking 51

BIJLAGEN 52

A. Ecologisch rapport : Natuurtoets 53

B. Vergunningenscan 54

C. Ontwerptekeningen (Variant 1 en 2) 55

D. Inventarisatie bestaande routes (Variant 3.1 en 3.2) 56

E. Analyse reistijden 57

F. Klanteisen en wensen / Stakeholder gesprekken 58

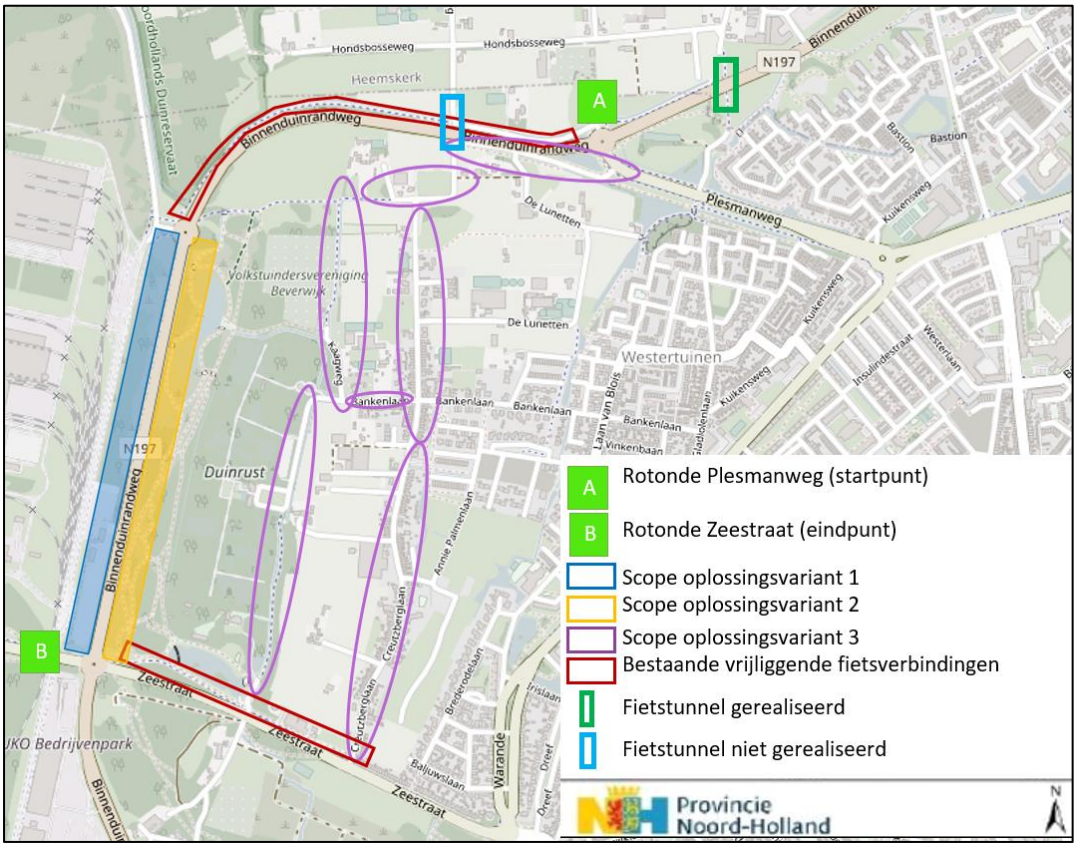
G. Risicodossier 59

H. Kostenramingen 60

1 Inleiding en aanpak

1.1. Aanleiding

In 2010 is de Binnenduinrandweg (N197) aangelegd. In eerste instantie zou gelijktijdig een fietspad aangelegd worden. Echter is dit niet gebeurd vanwege diverse redenen, bijvoorbeeld omdat er twee fietstunnels aangelegd zouden worden onder de Binnenduinrandweg (hiervan is er één aangelegd). Daarnaast is ingeschat dat het fietspad voornamelijk gebruikt gaat worden door de inwoners van Heemskerk die richting Wijk aan Zee willen, voor hen zijn er voldoende alternatieven. Als laatst was de opdracht om zo min mogelijk impact aan de natuur te geven, waardoor zo min mogelijk groen verharden en geen verlichting een eis werd. Tot op heden is er geen fietspad aangelegd, maar heeft het wel altijd in het achterhoofd gezeten van de Beverwijkse inwoners. De Fietsersbond heeft in 2017 een analyse gemaakt naar de knelpunten binnen de Provincie Noord-Holland. Eén van de uitkomsten is “Fietsknelpunt N197- ontbrekende schakel Beverwijk”. Door de provincie is er een uitvraag gedaan om te onderzoeken in hoeverre het aanleggen van een ontbrekende schakel haalbaar is. De scope is weergegeven in figuur 1.



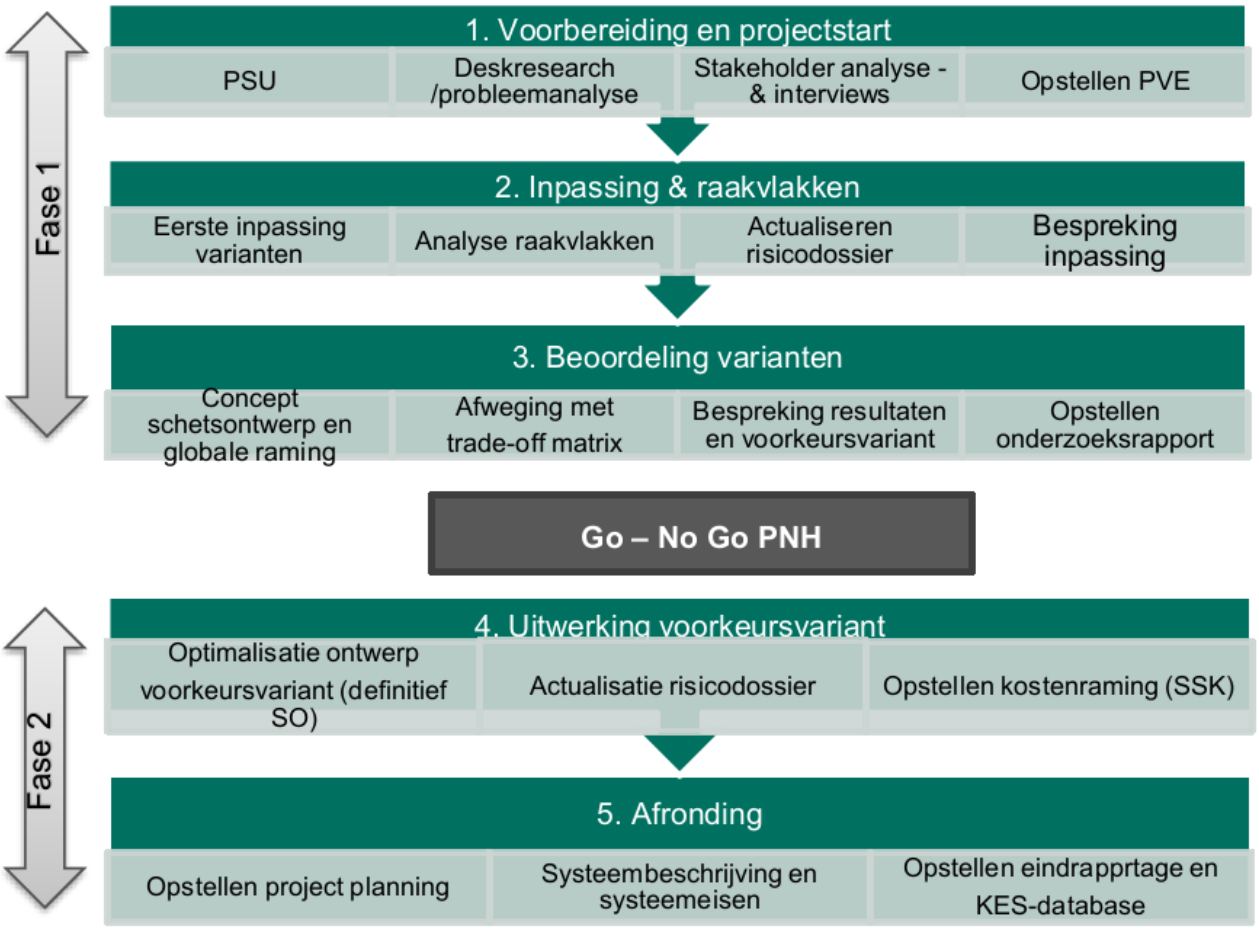
Figuur 1: Scope N197

1.2. Doel

Na het lezen van dit rapport (Fase 1) kan het bestuur van de Provincie Noord-Holland een besluit nemen om wel of niet verder onderzoek te doen naar de realisatie van één van de oplossingsvarianten voor de ontbrekende schakel langs de N197. Wanneer de voorkeursvariant op Provinciaal areaal ligt (variant 1 of 2) zal de provincie dit verder onderzoeken (Fase 2).

1.3. Plan van aanpak

Fase 1 (dit rapport) bestaat uit drie onderdelen: (1)voorbereiding en projectstart (2) Inpassing en raakvlakken en (3) Beoordeling varianten. Onderdeel 1 bestaat uit een omgevingsscan en stakeholdergesprekken, waarna een programma van eisen is opgesteld. Onderdeel 2 bevat ingepaste varianten, waarin de raakvlakken inzichtelijk gemaakt worden. Onderdeel 3 bestaat uit de beoordeling van de varianten doormiddel van een trade-off matrix. De PNH neemt het besluit over het vervolg van het proces van deze ontbrekende schakel in het Go/No Go moment.



Figuur 2: Plan van aanpak

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingezoomd op het onderzoeksgebied. Voor de bestaande situatie is in beeld gebracht wat de status is met betrekking tot grondeigendom, waterhuishouding, ecologie, mobiliteit, bestemmingsplannen en kabels en leidingen. In hoofdstuk 3 zijn de uitgangspunten en eisen die van toepassing op de oplossingsrichtingen opgenomen. Daarbij wordt onder meer naar de ERBI en CROW verwezen. Hoofdstuk 4 beschrijft de vier varianten die zijn onderzocht. Hierin wordt ingezoomd op kansen en knelpunten ten aanzien van de ruimtelijke inpassing en aansluiting op de bestaande situatie. In hoofdstuk 5 is opgenomen hoe stakeholders naar de varianten kijken. Onder de stakeholders vallen de gemeentes Beverwijk en Heemskerk, Fietsersbond Beverwijk, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Werkgroep Westertuinen-Warande, Tata Steel, PWN, Scheybeeck Vastgoed en de provincie Noord-Holland. De varianten uit hoofdstuk 4 worden in hoofdstuk 6 beoordeeld op de thema's directheid & aantrekkelijkheid, sociale veiligheid, verkeersveiligheid, omgeving/inpassing, ecologie en kosten. De scores worden samengevat in een trade-off matrix. In hoofdstuk 7 wordt de conclusie van de haalbaarheidsstudie gegeven en aandachtspunten voor een nadere uitwerking.

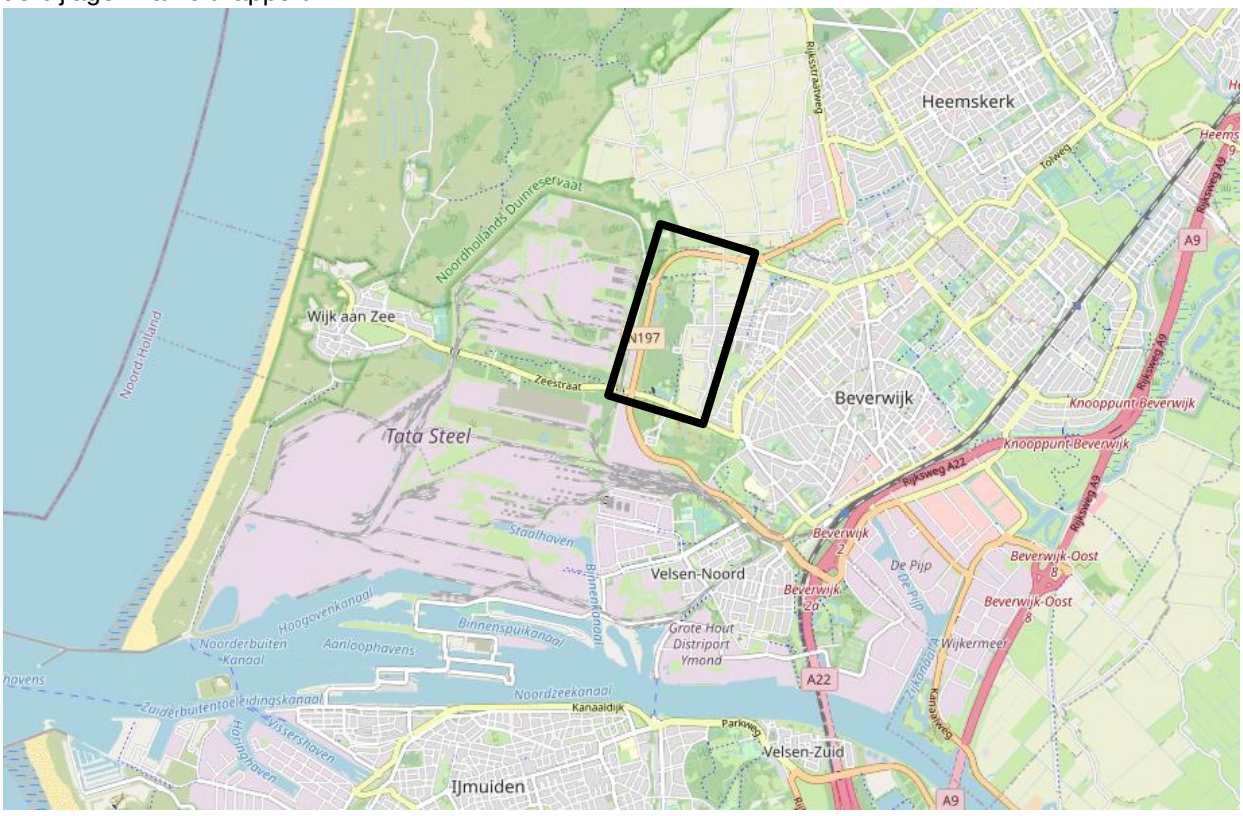
2 Gebiedsbeschrijving

2.1. Inleiding

Om een compleet beeld te krijgen van alle facetten die mogelijk een rol spelen bij de totstandkoming van een nieuwe verbinding is een omgevingsscan uitgevoerd van het onderzoeksgebied en daar omheen, zie figuur 1. De volgende thema's zijn daarbij uitgelicht:

- Perceelsgrenzen en grondeigendom
- Waterhuishouding
- Ecologie
- Mobiliteit
- Planologie
- Kabels en leidingen

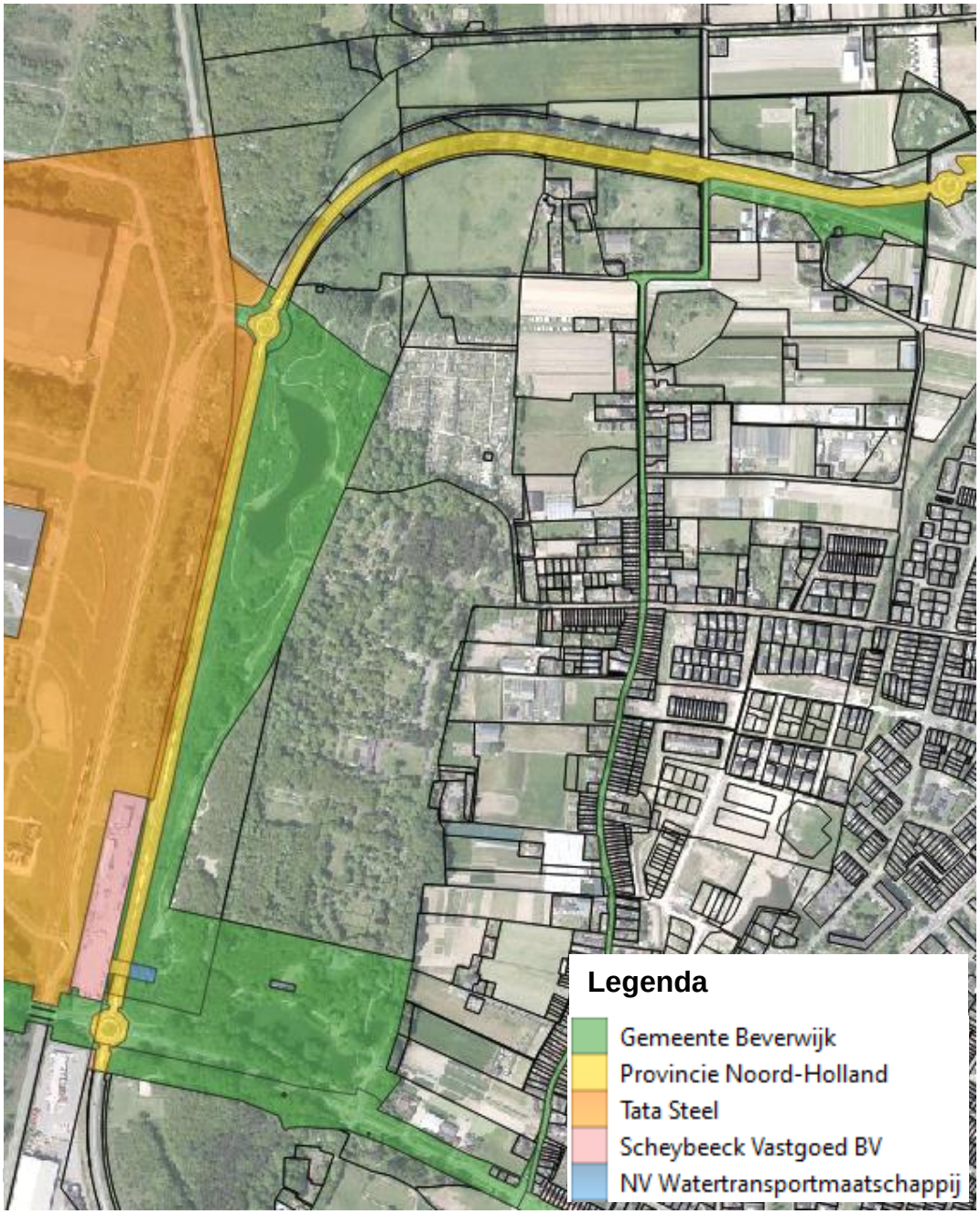
Deze thema's zijn in paragraaf 2.2 t/m 2.8 samengevat en waarbij indien van toepassing verwezen wordt naar de bijlagen van dit rapport.



Figuur 3 Onderzoeksgebied ontbrekende schakel N197

2.2. Perceelsgrenzen en grondeigendom /kadastrale grenzen

In figuur 4 zijn de perceelsgrenzen rondom de N197 weergegeven. De Creutzberglaan, het Duinpark zijn eigendom van de gemeente Beverwijk. De N197 is van de Provincie Noord-Holland. De westelijke zijde van deze weg grenst aan het gebied van Tata Steel. Ook heeft Scheybeeck Vastgoed BV grond, waar het bedrijf Brand Energy & Infrastructure Services gevestigd is. Aan de oostzijde van de N197 is de grond voornamelijk van gemeente Beverwijk; Duinpark. Er is één uitzondering waar NV Watertransportmaatschappij grondbezitter is.



Figuur 4: Grondeigendommen

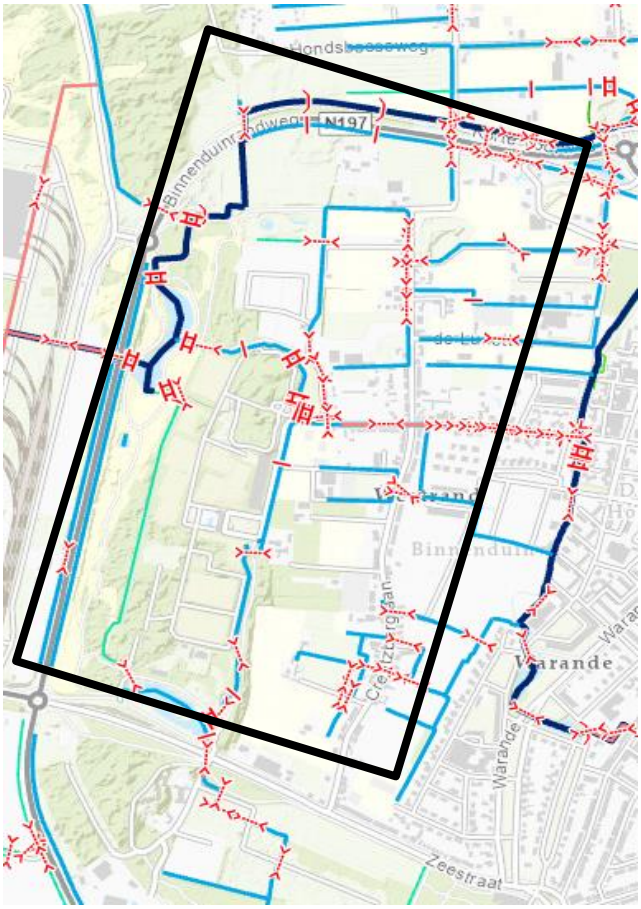
2.3. Waterhuishouding

Watersysteem

Via de website[1] van het Hoogheemraadschap zijn de verschillende waterlopen te zien en weergeven in figuur 6. Er ligt één primaire watergang begint vanaf het Tata Steel terrein loopt onder de N197 richting en door het Duinpark noordelijk, onder de N197 en verloopt oostelijk. Deze watergangen zijn van regionaal belang voor de aanvoer, afvoer en berging van water. Daarnaast zijn er verschillende secundaire watergangen, zij hebben dezelfde functie (aanvoer, afvoer en bering) voor lokaal gebied.
Wanneer op de kaart ingezoomd wordt zijn de ondersteunende kunstwerken weergeven, te zien in figuur 5. In dit projectgebied zijn dat bruggen, duikers en stuwen. Aquaducten, sluizen en vaste dammen komen in het onderzoeksgebied niet voor.

Bodemsamenstelling

In het onderzoeksgebied zijn geen peilstanden vastgesteld, net als de rest van de Noord-Hollandse kuststrook met duinzand. Via de website van Bodem Data[2] is op te maken dat er een vlakte is ontstaan door afgraving en/of egalisatie van duinen of strandwallen. Dit is een kalkhoudende zandgrond.



Figuur 5 :Ondersteunende kunstwerken in het projectgebied



Figuur 6: Waterlopen in het projectgebied

[1] https://www.hhnk.nl/legger-wateren
[2] https://bodemdata.nl/basiskaarten

2.4. Ecologie

In deze paragraaf worden de bestaande beschermde natuurgebieden en soorten in het onderzoeksgebied kort beschreven. Voor meer informatie wordt verwezen naar het bijlagenrapport Natuurtoets (**bijlage A**).

2.4.1. Natura 2000

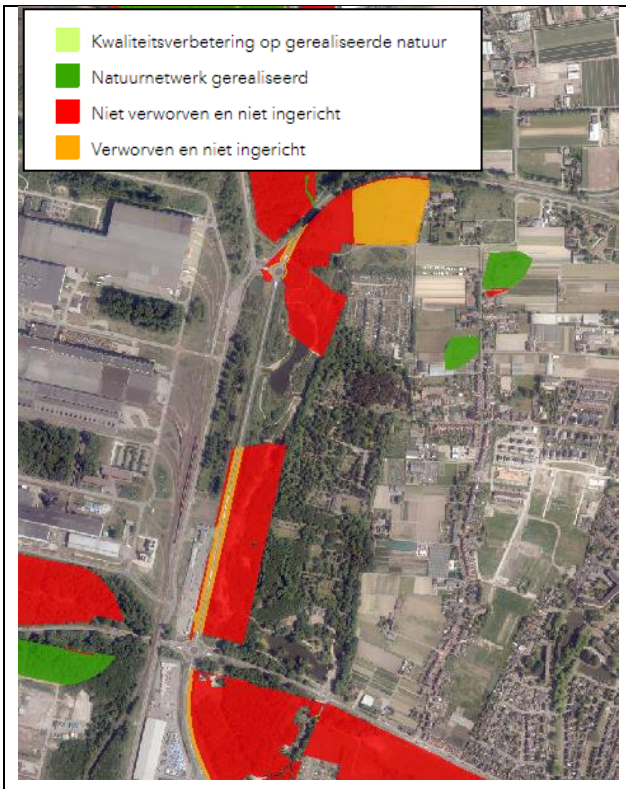
Het naastgelegen duingebied maakt onderdeel uit van het Natura 2000-gebied Noord-Hollands duinreservaat (zie figuur 7). De hier aanwezige habitats en soorten zijn gevoelig voor onder meer verstoring, verdroging en stikstofdepositie. Dit Natura 2000-gebied kent geen kwalificerende vogelsoorten, doch verschillende habitats kennen wel karakteristieke vogelsoorten (bron: habitatprofielen). Bij de ecologische toetsing worden de effecten op deze karakteristieke vogelsoorten beoordeeld. Rondom de tracés gaat het om duindoornstruwelen en duinbossen.



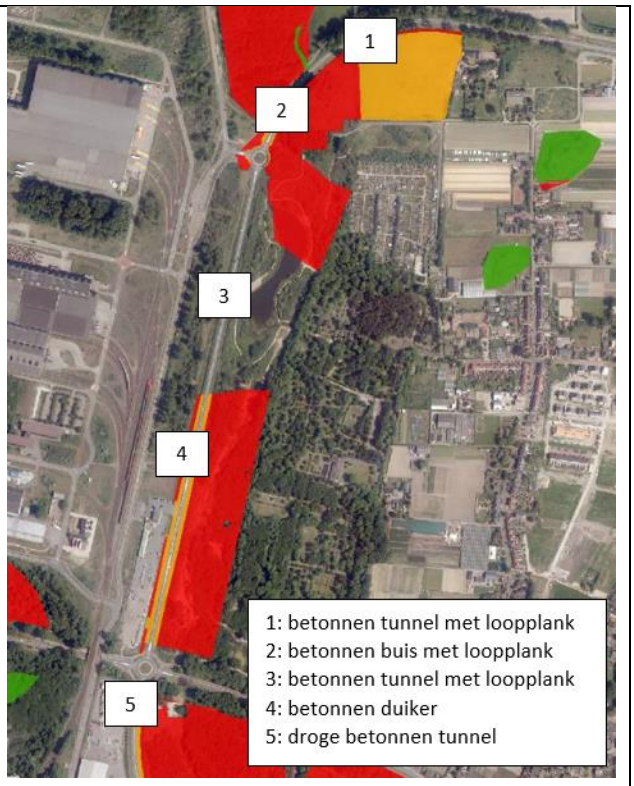
Figuur 7:Ligging N197 t.o.v. Natura 2000 (geel)

2.4.2. Natuurnetwerk (NNN)

Figuur 8 en 9 laat de ligging van de N197 zien ten opzichte van het Natuurnetwerk Noord-Holland . In dit netwerk zijn vijf eco-passages aangebracht onder de N197.



Figuur 8; Ligging ten opzichte van Natuurnetwerk



Figuur 9: Eco-passages in Natuurnetwerk

Dit deel van het Natuurnetwerk maakt onderdeel uit van het deelgebied Westerhout en de Lunetten bij Beverwijk (N197). De verschillende deelgebiedjes vormen ecologische stapstenen in het tamelijk versnipperde duinlandschap rond Wijk aan Zee. Het onderzoeksgebied wordt aangeduid als de Nollen, een restant van de oude duinen.

2.4.3. Beschermde soorten

Vanwege de nabijheid van het duingebied en het groene karakter met verschillende begroeiingstypen, water en oevers kent het onderzoeksgebied een grote diversiteit aan waargenomen plantensoorten. Daaronder bevinden zich verschillende typische duinsoorten en stinzensoorten. Waarnemingen van beschermde plantensoorten zijn uit het onderzoeksgebied niet bekend. Daarnaast stellen beschermde plantensoorten zeer specifieke eisen aan hun groeiplaats waar binnen het onderzoeksgebied niet aan voldaan wordt. De aanwezigheid van beschermde plantensoorten is daarom uiterst onwaarschijnlijk.

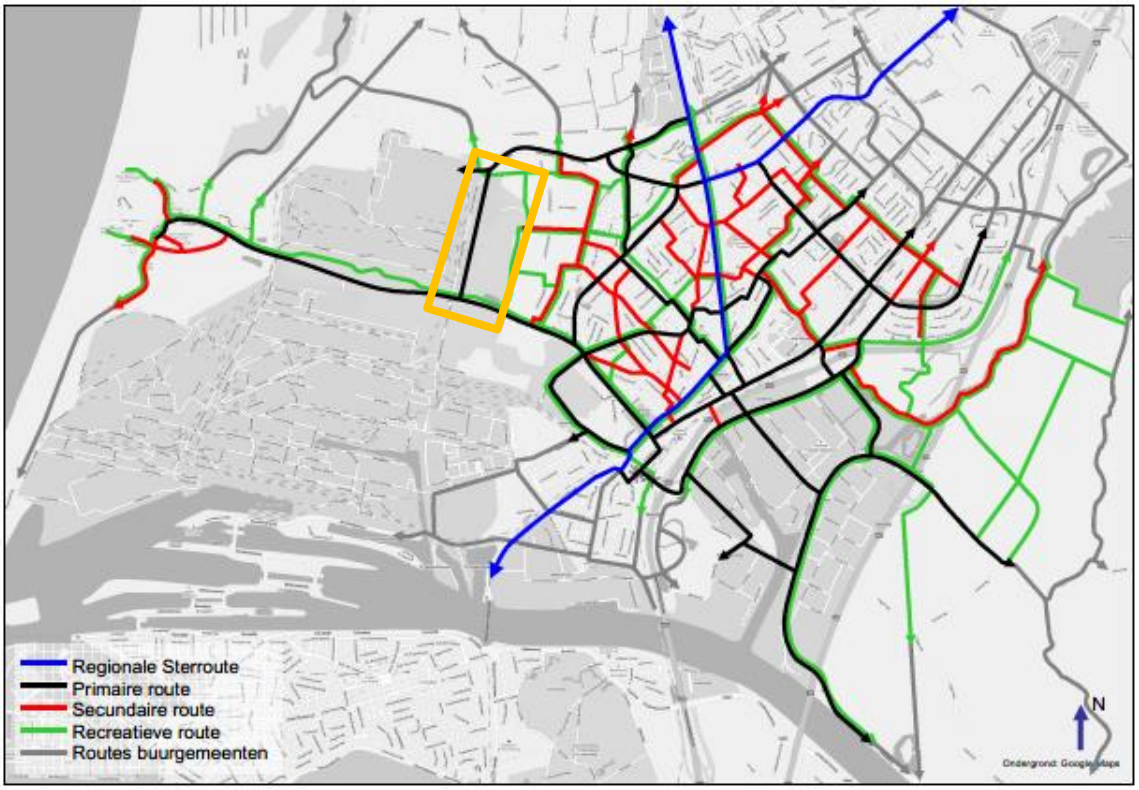
In het gebied zijn verder verschillende soorten beschermde zoogdieren en amfibieën bekend, met incidentele waarnemingen van zwaar beschermde soorten als vleermuizen, boommarter, zandhagedis en rugstreeppad. Qua broedvogels zijn er typische soorten van binnenduinrandbos, water en bebouwd gebied aanwezig zoals bosuil, houtsnip, gierzwaluw, sperwer, appelvink, goudvink, groene en grote bonte specht, boomklever, vuurgoudhaan en nachtegaal.
Nader veldonderzoek in het daarvoor geschikte seizoen moet uitwijzen welke functie het onderzoeksgebied voor deze soorten vervult (rust-, verblijfs-, of voortplantingsplaats, foerageergebied of verbindingsroute) en waar deze functies zich exact bevinden.

2.5. Mobiliteit

2.5.1. Beleidsdocumenten

Gemeentelijk verkeer en vervoerplan, beleidsplan Beverwijk (2013).
De gemeente Beverwijk heeft een visie voor het fietsnetwerk opgesteld met daarbij een overzichtskaart. In deze visie zijn in volgorde van prioriteit regionale sterroutes, primaire routes, secundaire routes en recreatieve routes ingetekend. Daarnaast is er nog een vijftal ontbrekende schakels. Eén hiervan de fietsverbinding langs de N197 die is aangegeven als 'primaire route'. Deze routes zijn bedoeld voor doorgaand stedelijk fietsverkeer. Over de N197 is opgenomen:

> *"Momenteel ontbreekt een directe fietsverbinding langs de N197 tussen de Plesmanweg en de Zeestraat. Voor utilitair en recreatief fietsverkeer tussen het noorden van Beverwijk / Heemskerk en Wijk aan Zee wordt dit als groot gemis ervaren. Fietsers moeten nu via de minder geschikte Creutzberglaan rijden, via de recreatieve fietspaden (groen- en waterplan of verbindingen in duinen) of in de nabije toekomst via Westelijk Beverwijk. In de wensstructuur is daarom een primaire route direct langs de N197 opgenomen. In overleg met de provincie zal bekeken moeten worden hoe deze route vorm kan krijgen.*
>
> *Wenselijk is ook een ongelijkvloerse fietsverbinding met de N197 bij de Creutzberglaan, die bij de aanleg van de N197 is komen te vervallen. Voor fietsers tussen Beverwijk en het Heemskerkerduin is deze oversteek gewenst en om dit op een veilige manier te laten plaatsvinden is een ongelijkvloerse verbinding noodzakelijk. De in voorbereiding zijnde ongelijkvloerse kruising met de N197 bij de Kleine Houtweg / Gladiolenlaan is ook onderdeel van de wensstructuur (opening gepland in 2012)."*

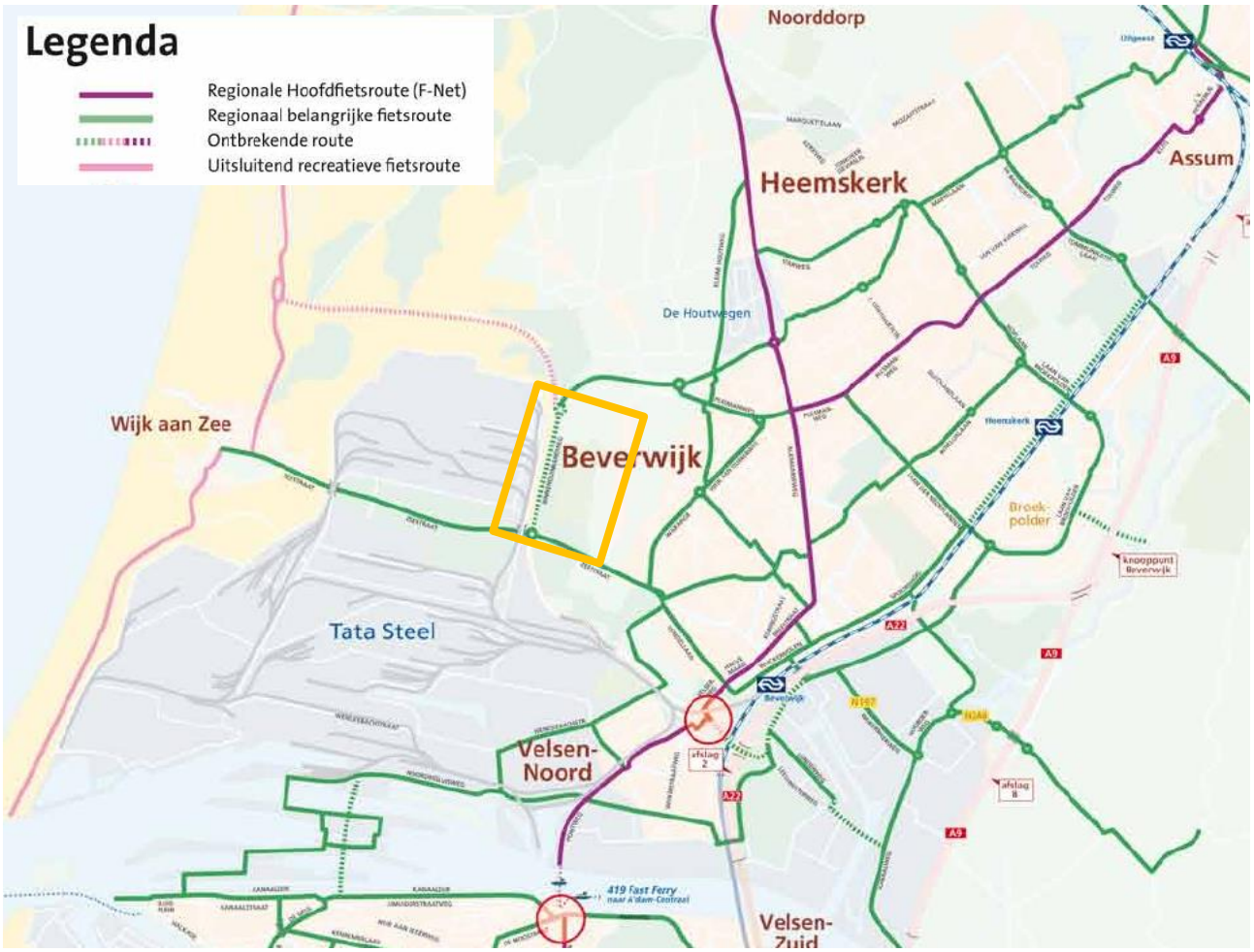


Figuur 10 Visie fietsnetwerk Beverwijk. GvvP;beleidsplan Beverwijk (2013).

In de Mobiliteitsvisie Beverwijk 2021 is de structuur van de fietspaden niet opgenomen.

Regionale mobiliteitsvisie IJmond (2013)
In deze visie is een kaart opgenomen van het fietsnetwerk. Hierin staan de regionale hoofdfietsroutes, regionale belangrijke fietsroutes en een aantal ontbrekende routes, waaronder de 'missing link' langs de N197. Door het faciliteren van deze verbinding wil men de fietser optimaal faciliteren om daarmee het aandeel fietsverkeer te verhogen.

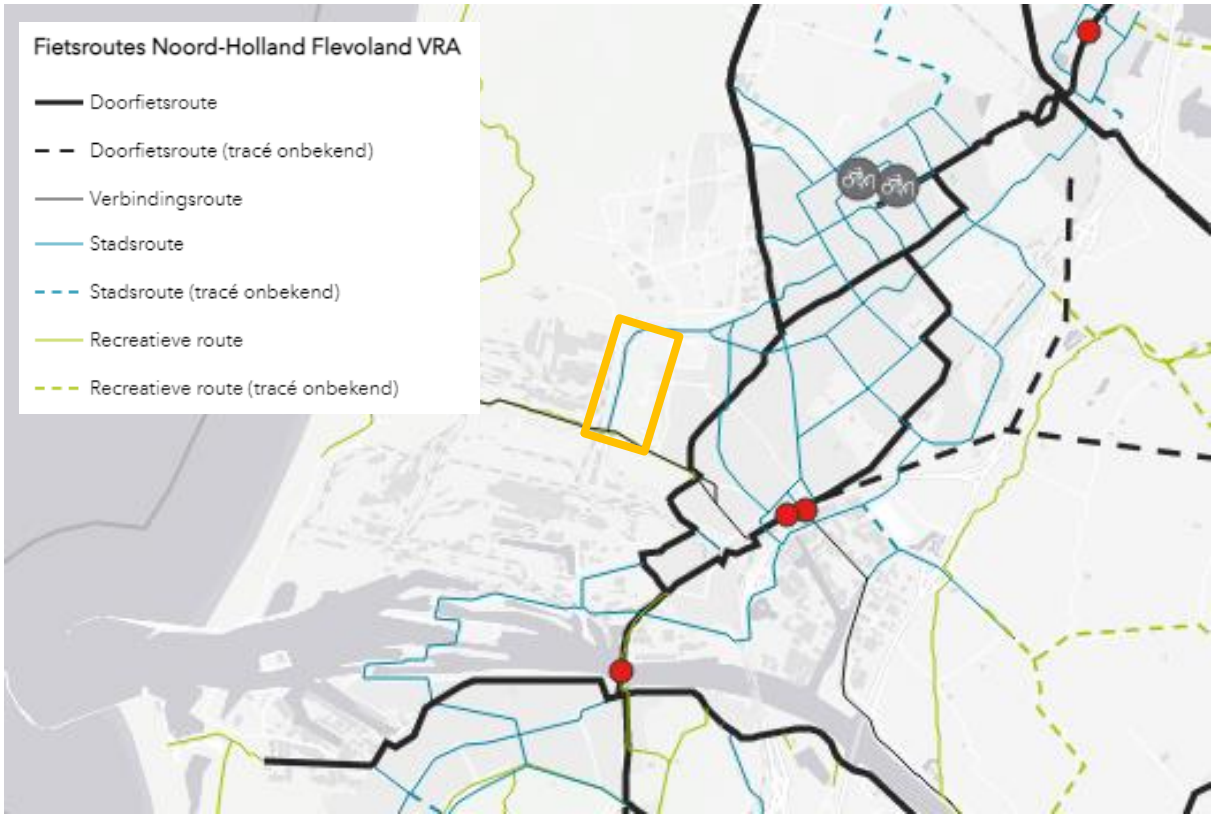
"Aanleg ontbrekende schakels regionaal fietsnetwerk
Door de fietsinfrastructuur te verbeteren is het aantrekkelijker om de fiets te gebruiken. In de IJmond realiseren we daarom een kwaliteitsnet fiets. Het netwerk voldoet aan kwaliteitseisen die in iedere gemeente gelijk zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de breedte van de fietspaden, materiaalgebruik etc."



Figuur 11 Fietsnetwerk IJmond. Regionale mobiliteitsvisie IJmond (2013)

Regionaal Toekomstbeeld Fiets (provincie Noord-Holland)

In maart (2022) is door de Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) vastgesteld. Hierin zijn alle belangrijke (toekomstige) doorfiets-, stads- en recreatieve routes opgenomen. Er is een verbindingsroute Zeestraat vanaf centrum Beverwijk naar Wijk aan Zee opgenomen. deze route is reeds aangelegd. Daarnaast is de stadsroute langs de N197 opgenomen in deze kaart. Deze route ligt er op dit moment nog niet, maar moet op korte termijn (voor 2027) worden gerealiseerd. Het vaststellen van deze kaart is nodig om het belang van de route aan te tonen en aan de subsidieregeling van de Kleine Infrastructuur mee te kunnen doen. De subsidie wordt verstrekt door de Provincie Noord-Hollandten aanzien van de aanleg en veilig maken van de fietsroutes.



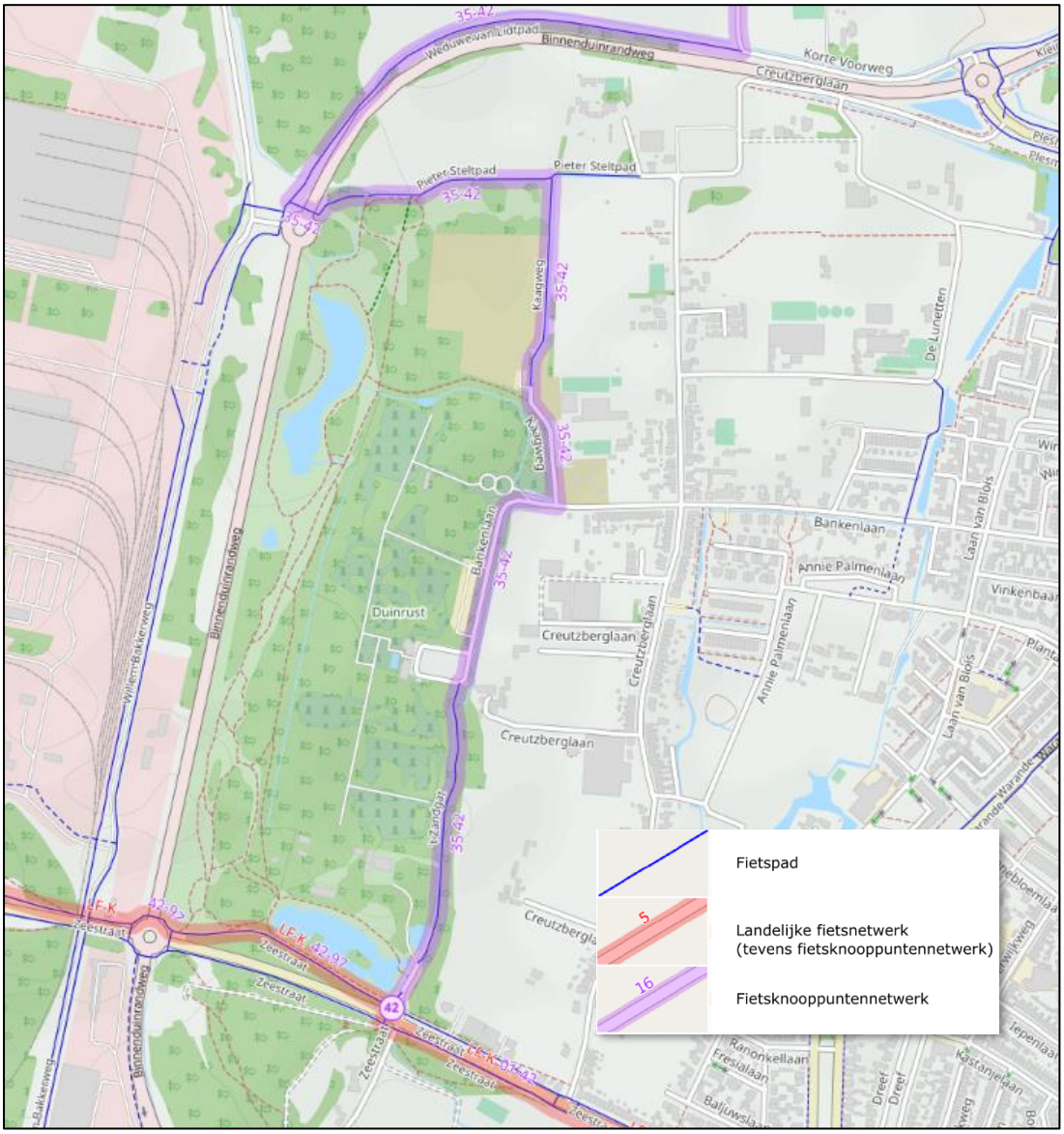
Figuur 12: Regionaal Toekomstbeeld Fiets uitsnede IJmond

2.5.2. Huidig fietsnetwerk

In Figuur 13 is het huidige fietsnetwerk weergegeven. Aan de noordzijde van het onderzoeksgebied ligt een tweerichtingenfietspad langs de N197 (Binnenduinrandweg). Dit fietspad sluit aan op de toegangspoort van Tata Steel (ten westen van de rotonde Waterweg). De fietspaden op het terrein van Tata Steel zijn enkel toegankelijk voor personeel.

Aan de zuidzijde liggen tweerichtingenfietspaden aan weerzijden van de Zeestraat.

Het huidige knooppuntennetwerk geeft de recreatieve route weer ten oosten van het natuurpark over het Pieter Steltpad, Kaagweg, Bankenlaan en 't Zandgat. Dit is tevens de huidige route om als fietser van de rotonde Waterweg/Pieter Steltpad naar de rotonde Zeestraat te komen en vice versa. Deze route bestaat deels uit (onverplichte) fietspaden en deels uit reguliere wegen.



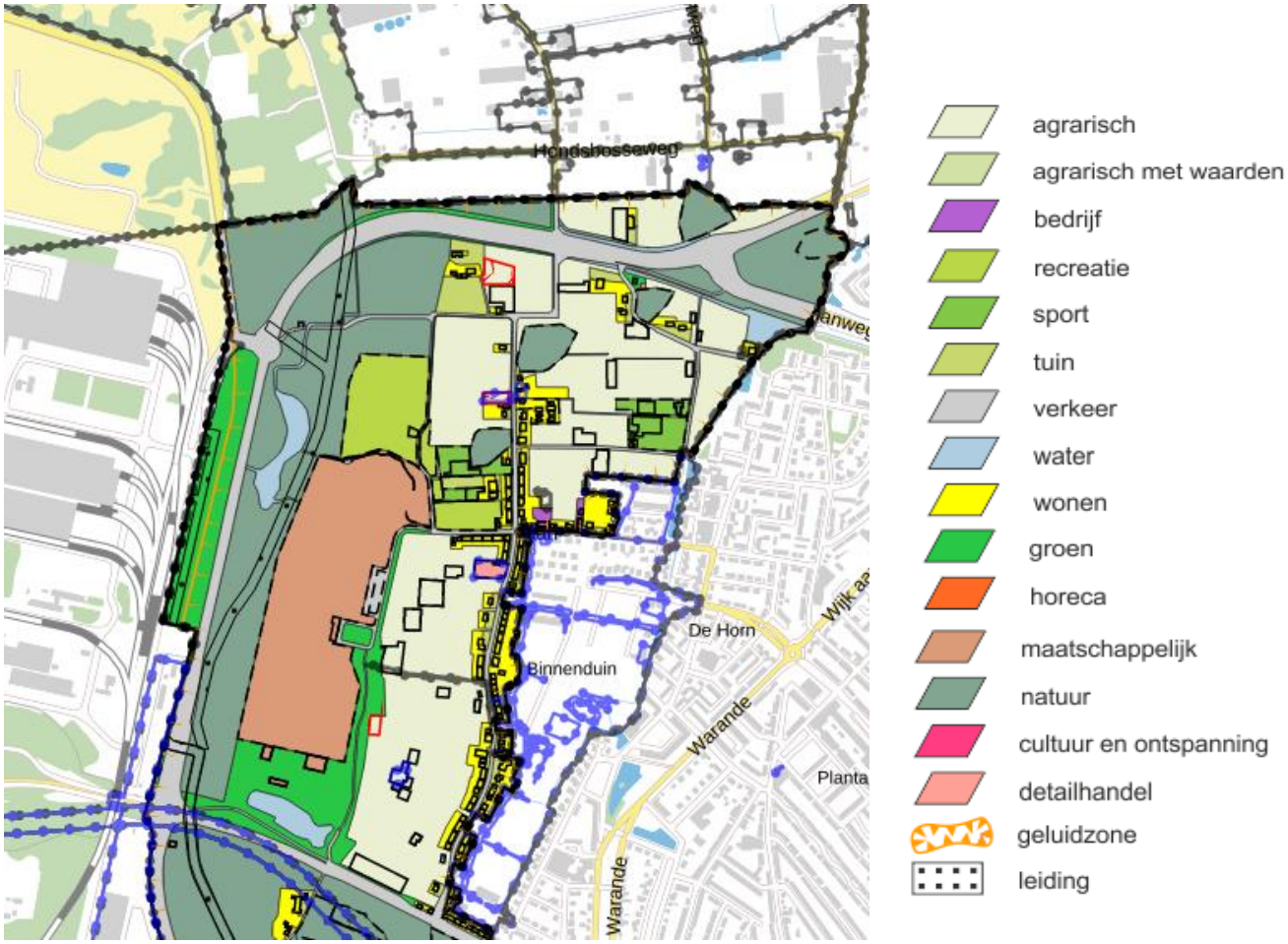
Figuur 13: Huidige fietsnetwerk onderzoeksgebied

Utilitair fietsverkeer tussen Heemskerk en Wijk aan Zee zal eerder kiezen om gedeeltelijk via het noordelijk gedeelte van de Creutzberglaan te fietsen in plaats van via de rotonde Waterweg.

Er zijn geen cijfers bekend over het huidig gebruik van de fietsroutes.

2.6. Bestemmingsplan

In het onderzoeksgebied liggen veel verschillende bestemmingen[3]. Het grootste deel van de omgeving heeft een enkele bestemming. Alleen op locaties waar transportleidingen liggen is er een dubbele bestemming toegekend. De bestemming van deze leiding is dan ‘gas’ of ‘leidingstrook’. De huidige wegen hebben als bestemming ‘verkeer’. Langs de N197 is er een extra strook aanwezig die bestemd voor verkeer. De totale breedte verschilt tussen de 18 en 22 meter, en loopt in het zuiden op tot 40 meter breed ter hoogte van de rotonde Zeestraat.



Figuur 14 : Bestemmingsplan

[3] Ruimtelijkeplannen.nl

2.7. Kabels & leidingen

In het onderzoeksgebied liggen parallel oostelijk aan de N197 in het duingebied een aantal watertransportleidingen (‘buisleiding gevaarlijke inhoud’). Deze hebben een verschillend diameter variërend tussen de 0,6m en 1,5m en zijn voorzien van een standaard veiligheidszone. Deze vormen een mogelijk risico. Zie tevens **bijlage C**, waarin de kabels en leidingen zijn weergegeven in de ontwerptekeningen.

Er zijn vier buizen haaks onder de N197 doorlopen vanaf de rotonde Zeestraat, waarvan met contactplicht twee buisleidingen met gevaarlijke inhoud (aardgas). Deze hebben een verschillende diameter en druk en ook hieromheen geldt een veiligheidszone. Deze leiding is van de Nederlandse Gas Unie.

Onder de Creutzberglaan ligt een riolering in het midden van de weg. Aan de zijkanten onder het trottoir ligt een gas- en waterleiding en een data- en elektrakabel. In het gebied tussen de Creutzberglaan en de N197 liggen er een aantal kabels verspreid van elkaar.



Figuur 15: Overzicht Kabels en leidingen

3 Ontwerpuitgangspunten en eisen

3.1. Algemeen

In dit hoofdstuk bespreken we de toe te passen uitgangspunten voor het (weg)ontwerp van de ontbrekende fietsverbinding nabij de N197 in de gemeente Beverwijk en Wijk aan Zee. De uitgangspunten zijn hieronder puntsgewijs weergegeven.

Belangrijkste richtlijnen

- Handboek van de Provincie Noord-Holland: Eisen en Richtlijnen Bouw en Infraobjecten versie 3.0 (ERBI)
- Richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen 2015 (CROW-publicatie 207)
- Handboek wegontwerp 2013, basiscriteria (CROW-publicatie 328)
- Handboek wegontwerp 2013, erftoegangswegen (CROW-publicatie 329)
- Handboek wegontwerp 2013, gebiedsontsluitingsweg (CROW-publicatie 330)
- Handboek veilige inrichtingen van bermen (CROW-publicatie 202)
- ASVV2021, Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen

Wegcategorisering en ligging

De wijze waarop functie, vormgeving en gebruik van een wegennet op elkaar zijn afgestemd, is van groot belang voor de doorstroming en de veiligheid. Door per wegcategorie voorspelbare situaties te creëren, wordt de weggebruiker duidelijk gemaakt van welke wegcategorie hij gebruik maakt. De fietsverbinding N197 heeft betrekking op meerdere wegcategorieën, namelijk:

- N197: Gebiedsontsluitingsweg, 80km/h, buiten de bebouwde kom
- Zeestraat: Deels gebiedsontsluitingsweg 80km/h buiten de bebouwde kom en deels gebiedsontsluitingsweg 50km/h binnen de bebouwde kom
- Alle wegen van varianten 3.1 en 3.2 zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom, 30km/h of vrij liggend fietspad. Uitzondering hierop is de Creutzberglaan ten noorden van De Lunetten, dit betreft een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, 50km/h.

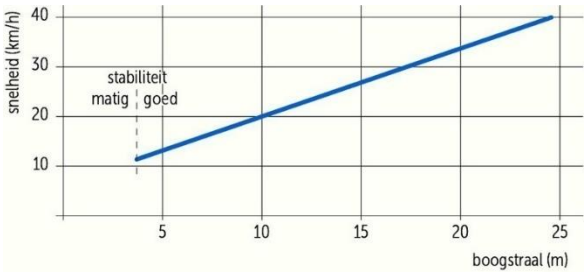
3.2. Wegontwerp

In deze paragraaf worden de belangrijkste ontwerpuitgangspunten opgenomen die voor de inpassing van de fietsverbinding N197 van toepassing zijn. De eisen zijn overgenomen uit de ERBI en de CROW-richtlijnen, onderstaand worden alleen de eisen weergegeven die van invloed zijn op de inpassing van de varianten. Achter een aantal eisen wordt tussen haakjes aangegeven uit welk document de eis komt.

Horizontaal en verticaal alignement

Voor het horizontale en het verticale alignement gelden verschillende parameters. Deze parameters hangen samen met de ontwerpsnelheid van de wegen en/of het fietspad.

- Horizontale boogstralen van de bestaande wegen worden niet aangepast, naastliggende fietspaden zullen altijd het bestaande tracé van de naastliggende weg volgen.
- Voor de vrij liggende fietspad is geen ontwerpsnelheid bepaald, echter gezien het vele gebruik van e-bikes tegenwoordig wordt op (hoofd)fietsroutes vaak een ontwerpsnelheid van 30km/u gehanteerd (R=18m) met onderaan een neerwaartse helling 40km/u (R=25m). Deze ontwerpsnelheden worden in het ontwerp gehanteerd conform onderstaande figuur (CROW351).



Figuur 16: Ontwerpsnelheden. Bron: CROW-publicatie 351.

- Er wordt geen bochtverbreding op het fietspad toegepast.
- Voor het uitbuigen van het fietspad nabij kruispunten/rotondes worden boogstralen van R=12-15m toegepast (ASVV 14.2.10).
- Voor het verticale alignement worden geen eisen opgenomen in dit stadium, alle varianten volgen de bestaande infrastructuur en er zijn op deze locaties geen grote hoogteverschillen aanwezig.
- De doorrijhoogte voor een fietser is 2.50m (ERBI Blad 3-1).

Verhardingsbreedte:

- De minimale breedte voor provinciale fietspaden bubeko zijn (ERBI 3.1.5):
  - Tweezijdig bereden (brom)fietspad is 3.50m
  - Eénzijdig bereden (brom)fietspad 2.50m
- Gemeentelijke fietspaden hebben een breedte conform onderstaande tabel (CROW351). Huidige intensiteiten zijn onbekend, in het SO-stadium is 3.50m als basis aangehouden.

Overige fietspaden	
Spitsuurintensiteit twee richtingen [fts/h]	minimumbreedte (recreatieve en utilitaire fietsnetwerken)
0-50	1,50m
50-150	2,50m
150-350	3,50m
>350	4,50m

- Voetpaden dienen een minimale breedte te hebben van 1.80m (ASVV) in de bebouwde kom.

- Voor de bestaande wegen in en net buiten de woonwijk van Beverwijk geldt dat daar moeilijk verbreed kan worden, maar mogelijk kan de rijbaan wel heringericht worden, onderstaand enkele uitgangspunten (ASVV 11.2.4):

Rijbaanbreedte erftoegangsweg bibeko		
Maatvoering weg	**Ideaal profiel**	**Minimaal profiel**
eenrichtingverkeer auto + fiets	3.85m	3.40m
eenrichtingverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets (basis)	4.40m	3.85m
tweerichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweerichtingsverkeer fiets	5.80m	4.80m

  - benodigde ruimte voor een rijdende fietser 1,00 m tot 1,45 m
  - benodigde ruimte voor een rijdende personenauto (30 km/h), inclusief koersafwijking 2,40 m
  - benodigde ruimte voor een rijdende vrachtauto (30 km/h), inclusief koersafwijking 3,10 m
  - benodigde ruimte voor een stilstaande vrachtauto, inclusief spiegels 3,00 m
- Binnen de bebouwde kom kan de rijbaan ook ingedeeld worden als fietsstraat. De breedte van de fietsstraten worden gedimensioneerd o.b.v. bovenstaande tabel, bijbehorende ontwerpvoertuig en de beschikbare bestaande breedtes. Invulling van de fietsstraat i.o.m. gemeente.
- De verkanting van rechtstanden in wegvakken op rijbanen bedraagt 2.50% (ERBI 2.3).
- De verkanting van (brom)fietspaden bedraagt standaard 2.50% (ERBI 2.3).
- Parkeervakken hebben een breedte van 2.0m (ASVV 11.2.3).

Markering:
- As-markering (brom)fietspaden: 0.30-2.70 m in rechtstanden (CROW207); 2.70m-0.30m in scherpe bochten met een breedte van 0.10m (ERBI/ASVV)
- Fietsoversteken worden uitgevoerd met kanalisatiestrepen: 0.5m-0.5m (0.10m).
- Kantmarkering op fietspaden: Doorgetrokken, 0.10m breed met redresseerstrook van 0.10 m. Uitwerking in een vervolgfase.
- Eventuele markering op fietsstraten en op wegen bibeko dienen afgestemd te worden met de wegbeheerder, breedte 0.10m.

Bermen, watergangen en taluds
- De breedte van de bermen of wel de obstakelvrije zone van wegen en fietspaden zijn afhankelijk van de ontwerpsnelheid en het type voertuig. Daarnaast kan er bermbeveiliging worden toegepast om de bermen te verbreden. Onderstaand een overzicht o.b.v. de richtlijnen:

Bermen / obstakel vrije zones		
Locatie	**Breedte**	**Richtlijn**
Buitenberm N197	6.0m bij voorkeur, minimaal 4.50m	ERBI
Buitenberm N197 bij toepassing bermbeveiliging	Voorkeur objectafstand 2,40m (vlucht- en bergingszone) Als dit niet mogelijk is: 1.50m Op wegen met snelheid <80km/h: 1.0m	ERBI
Buitenberm GOW (niet zijnde N-weg) Bij toepassing bermbeveiliging	Minimaal 1.0m	CROW328
Fietspad langs GOW, buitenberm	1.50m, in uitzonder geval 1.0m	ERBI
Gemeentelijke fietspaden, buitenberm	Minimaal 0.50m	ERBI

- Het afschot van de buitenberm is 1:20 (ERBI 3.3.2 / ASVV1)
- Bij de aanwezigheid van bomen dichter dan 4,00 m bij een (brom)fietspad dienen maatregelen genomen te worden tegen wortelgroei tegen de asfaltverhardingsconstructie (ERBI 11.7).

- Watergangen langs provinciale wegen worden gedimensioneerd o.b.v. een waterhuishoudkundige plan. Minimaal dient onderstaande watergang te worden toegepast volgens de ERBI (H3.5), echter naar aanleiding van een stakeholdergesprek met HHNK en een locatie bezoek worden deze maten aangescherpt, zie [vierkante accolades]
  - Breedte waterlijn 3.00m [geen water aanwezig]
  - Talud wegzijde 1 : 2 [mag naar 2:3]. Talud van 2:3 mag (i.o.m. PNH) worden toegepast in geval van ruimtegebrek
  - Talud landzijde 2 : 3
  - Waterdiepte 0.60m [geen water aanwezig]
- De standaard afmetingen van een greppel (ERBI 3.5):
  - Taluds 1:1
  - Diepte 0.50m
  - Breedte bodem 0.50m
- Binnen de gemeentelijke grenzen worden geen watergangen uitgebreid m.u.v. de zuidwesthoek langs het vrij liggende fietspad in variant 3.1. Hier dienen volgens de legger taluds te worden toegepast van 2:3.
- Grondtaluds bij voorkeur 1:3 (mag deels in obstakelvrije zone liggen). Buiten obstakel vrije zones hebben taluds minimaal een helling van 1:2 (ERBI 3.4).

Kruispunten
- Er worden in dit project geen nieuwe kruispunten/rotondes aangelegd, wel zijn bestaande kruispunten in de woonwijk onderdeel van de scope en worden er fietsoversteken op rotondes ingepast.
- Fietsoversteken op rotondes bubeko worden uit de voorrang gelegd, op 6m. De midden geleider dient 4.0m breed te zijn (ERBI blad 6-1).
- Eventuele fietsoversteken op kruispunten worden uit de voorrang op 12m gelegd en in de voorrang op 5m (ERBI blad 6-1).
- Overgang van fietsen op de rijbaan naar vrij liggende fietspaden wordt vormgegeven conform ERBI Blad 5-4.

Materialisatie
- Fietspaden langs de N197 (variant 1 en 2) worden voorzien van asfalt (ERBI 11.8). Kleur in overleg met opdrachtgever.
- De bestaande verhardingen binnen de woonwijk (variant 3.1 en 3.2) worden vervangen:
  - De rijloper / het fietspad wordt uitgevoerd in asfalt ter verhoging van het fietscomfort.
  - De randstroken en de parkeervakken worden uitgevoerd in BSS of vergelijkbaar materiaal, in vervolgfase dient hergebruik onderzocht te worden.

Overig inrichtingselementen
- Verlichting*:* Uitgangspunt is dat er geen (extra) verlichting wordt toegepast langs de fietspaden/-straten. Indien in de vervolgfase blijkt dat verlichting moet worden toegepast dient (natuurvriendelijke) verlichting te worden aangebracht. Mede i.v.m. de sociale veiligheid kan verlichting gewenst zijn. In dat geval dient rekening te worden gehouden met de volgende aspecten:
  - Is aanpassing van de lichtkleur wenselijke inzake ecologie en is het doeltreffend?
  - Kunnen lagere lichtmasten geplaatst worden om de verstoring zo ‘laag’ mogelijk te houden?
  - Kunnen er verlichtingsarmaturen afgeschermd worden om minimale lichtverstoring te geven?
  - Kan de verlichting op verzoek worden geschakeld d.m.v. detectie?
  - Of een combinatie van bovenstaande mogelijkheden.
- Bebording: De plaatsing en toepassing van verkeersborden dient in overeenstemming te zijn met de Wegenverkeerwet 1994 en de daaruit voortvloeiende regelgeving zoals het RVV 1990 met de daarin opgenomen bijlagen, het BABW en de uitvoeringsvoorschriften van het BABW inzake verkeerstekens. (ERBI 14.2)

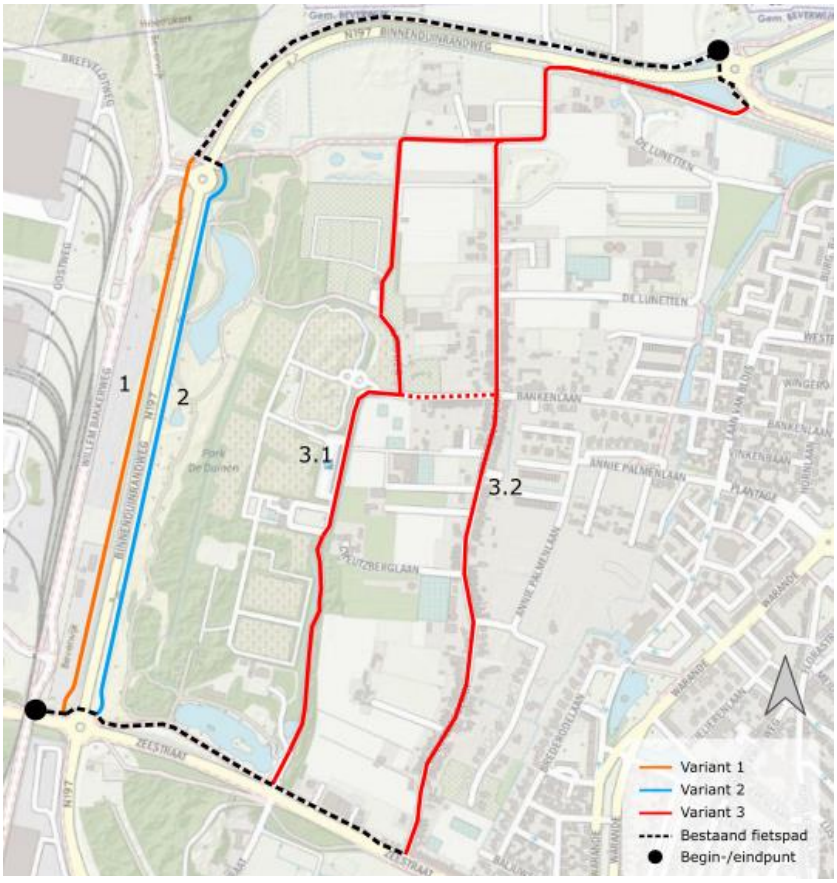
4 Varianten

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden vier varianten uiteengezet. Het betreft varianten die bij aanvang van dit onderzoek zijn aangeleverd door de provincie Noord-Holland in samenspraak met de gemeente Beverwijk. Per variant komt aan bod in hoeverre de gehanteerde uitgangspunten zich verhouden tot de ruimtelijke inpassing en welke knelpunten daarbij zijn geconstateerd. Figuur 17 geeft de vier varianten weer. Variant 1 (west) en 2 (oost) liggen langs de N197. Deze betreffen beide een tweerichtingenfietspad. Een variant met aan beide zijden een eenrichtingsfietspad is in een voorstadium afgevallen. Vanwege de grote hoeveelheid benodigde ruimte (2 x fietspad + obstakelvrije zone) en uitdagingen die ook voor de uitgezochte varianten gelden wordt deze variant als niet kansrijk beschouwd.

Variant 3 gaat over bestaande infrastructuur en is opgesplitst in 3.1 (langs Natuurparkpark de Duinen) en 3.2 (over de Creutzberglaan). Beide sub-varianten komen samen op het noordelijk gedeelte van de Creutzberglaan.

De zwarte stippellijnen in Figuur 17 geven de bestaande fietsroutes weer waar de varianten op aansluiten om tot begin- en eindpunt te komen.

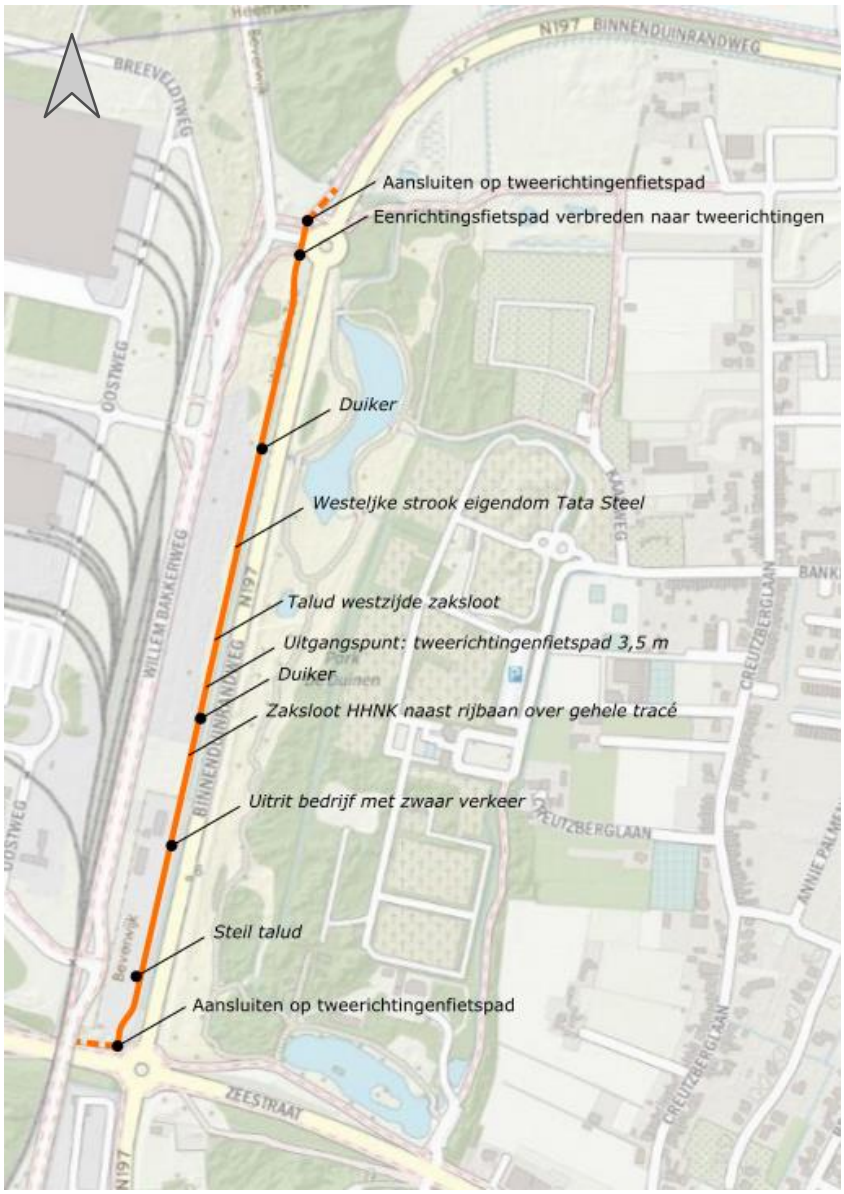


Figuur 17: Varianten

Variant 1 en 2 betreffen nieuwe verbindingen en zijn daarom verder uitgetekend ten behoeve van de ruimtelijke inpassing. De schetsontwerpen zijn opgenomen in **bijlage C**. De ruimtelijke scan voor variant 3.1. en 3.2 is met behulp van GIS, dwarsprofielen en beeldmateriaal uitgevoerd en wordt in paragraaf 4.3 beschrijvend toegelicht.

4.2. Variant 1

In deze variant wordt een nieuwe tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de N197 gerealiseerd. Het betreft een directe verbinding tussen de rotondes Waterweg (noord) en Zeestraat (zuid). Onderstaande kaart geeft een overzicht van de aandachtspunten en gewenste oplossingsrichtingen voor variant 1.



Figuur 18: Overzicht variant 1

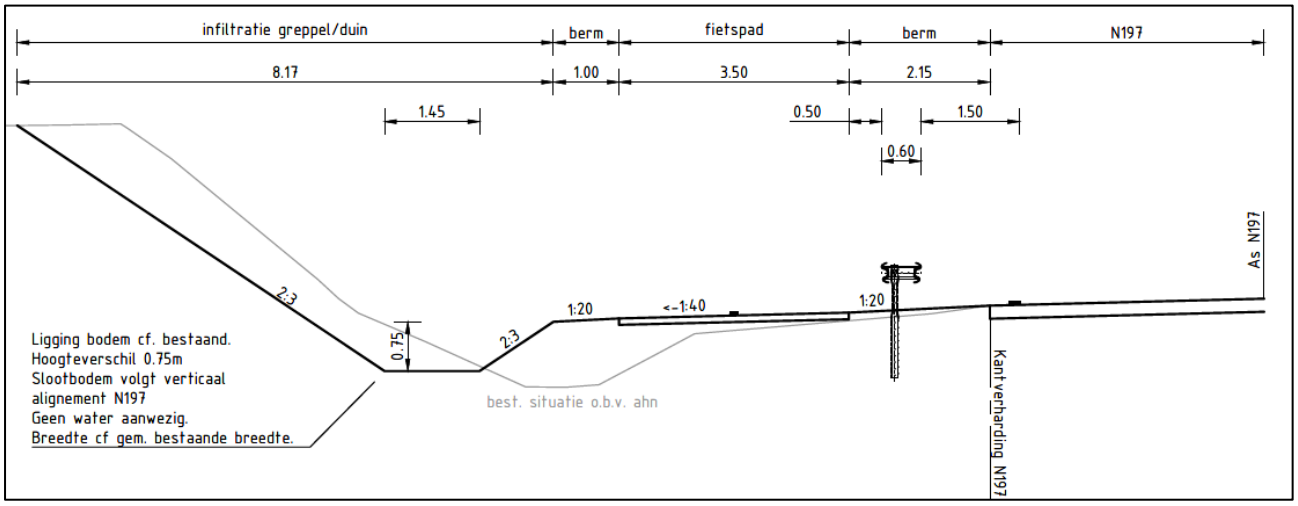
Ter hoogte van de rotonde Waterweg sluit het nieuwe fietspad aan op de bestaande westelijke fietsoversteek. Deze oversteek wordt verbreed van één naar een tweerichtingenoversteek. Ten westen van de N197 ligt een (secundaire) watergang/zaksloot. Een groot deel van het grondgebied ten oosten van de N197, inclusief de watergang, is in eigendom van Tata Steel. Het terrein van Tata Steel is naast de watergang afgesloten middels een hekwerk. Om een tweerichtingenfietspad te realiseren zal de watergang verplaatst moeten worden richting het westen. Hiermee wordt ruimte gecreëerd voor het fietspad met een tussenberm van 2,15 m.

Het fietspad wordt afgeschermd van het gemotoriseerd verkeer door middel van een geleiderail, die op 1,50 m staat vanaf binnenzijde van de kantstreep.

Een berm die voldoet aan de minimale breedte van 4,50 m, zonder geleiderail/bermbeveiliging, is niet inpasbaar in deze situatie i.v.m. de aanwezige kavels van Tata Steel en de langs liggende duin. De duin is dusdanig hoog dat een kleine verschuiving van de watergang richting Tata Steel al grote insnijdingen van de duin als gevolg heeft wat weer grote invloed heeft op ruimtebeslag op het Tata Steel-terrein en mogelijk ook de stabiliteit van de duin.
Om het ruimtebeslag van de variant zo klein mogelijk te houden, is dus gekozen om een bermbeveiligingsconstructie toe te passen met de minimale maatvoering van de tussenberm conform ERBI. Enkel nadelige gevolgen van de toepassing van bermbeveiliging is dat de weg een uitstraling krijgt van een stroomweg waardoor de snelheid op het wegvak kan stijgen en er geen vlucht,- en bergingszone aanwezig is langs deze zijde van de N197. Figuur 19 geeft het gehanteerde dwarsprofiel voor variant 1 weer.

Indien deze variant gekozen wordt dienen een aantal optimalisaties in de vervolgfase onderzocht te worden :

- Type bermbeveiliging: houten geleiderail of andere kleur om te zorgen dat de uitstraling meer bij het wegtype past.
- Locatie bermbeveiliging: Nagaan of de locatie van de bermbeveiliging verschoven kan worden richting de N197 om meer ruimte te bieden aan de fietser. Mogelijk kan de breedte van de geleiderail versmald worden, afhankelijk van het type.
- Prestatieklasse bermbeveiliging: De prestatieklasse is H2, zoals geëist in ERBI. Mogelijk kan de prestatieklasse verlaagd worden aangezien H2 sowieso de uitstraling heeft van een snelweg.
- Versmallen watergang / minder diep maken watergang: Zie hoofdstuk 6.3.



Figuur 19: DWP variant 1

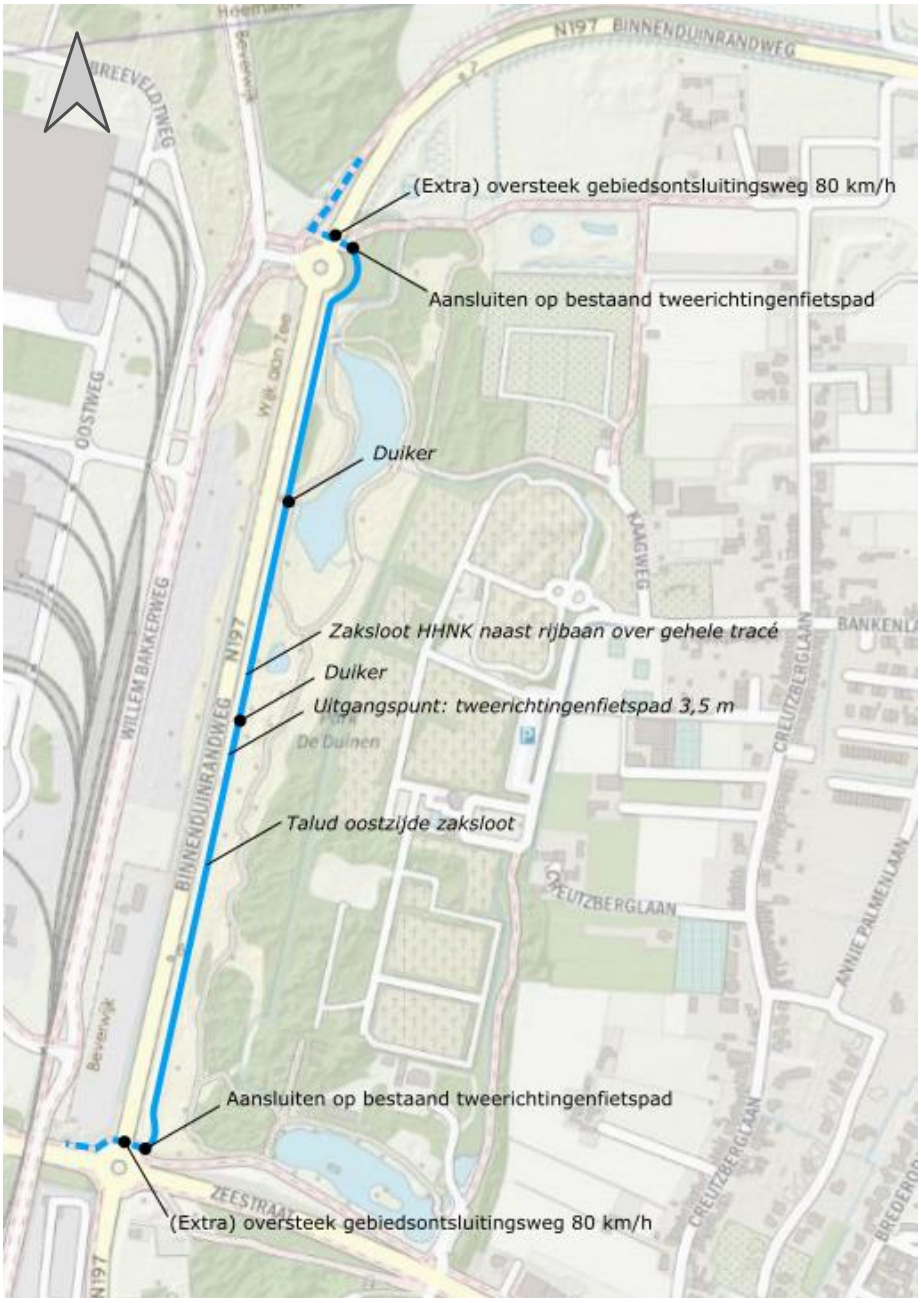
Tussen de watergang aan de westzijde van de N197 en het oppervlaktewater/vijver aan de oostzijde in het natuurgebied/park ligt een duiker. Hier dient rekening mee te worden gehouden bij de inpassing. Dit geldt ook voor een aanwezige eco-duiker verder zuidelijk. Richting het zuiden is een bedrijf gevestigd dat rechtstreeks ontsluit op de N197, de breedte van de inrit is 12.5m. Hier wordt het fietspad in de voorrang gelegd. Er dient rekening te worden gehouden met (opstel)ruimte en zichtlijnen voor zwaar verkeer.

Verder ten zuiden richting de rotonde loopt ten westen van de watergang een talud dat steeds steiler wordt. Hierdoor is op deze locatie fysiek sprake van te weinig ruimte om het gewenste profiel in te passen.
Ter hoogte van de Zeestraat sluit het tweerichtingenfietspad op de bestaande fietsinfrastructuur waarbij een uitbuiging van het fietspad wenselijk is in verband met opstelruimte voor de rotonde.

Het schetsontwerp is voor deze variant is opgenomen in **bijlage C.**

4.3. Variant 2

In deze variant wordt een nieuwe fietsverbinding langs de oostzijde van de N197 gerealiseerd. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de aandachtspunten en gewenste oplossingsrichtingen voor variant 2.



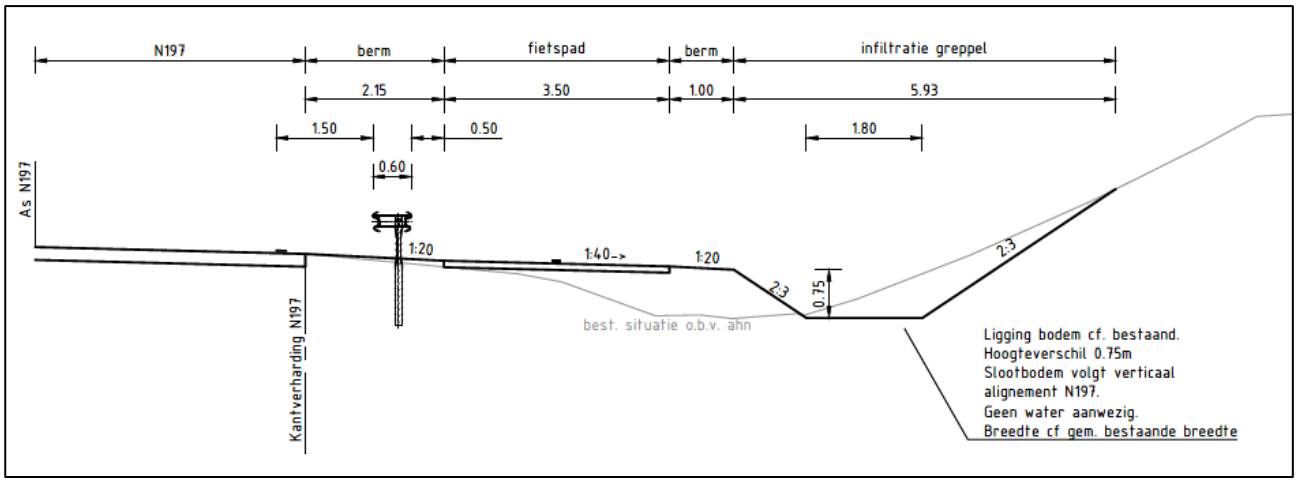
Figuur 20: Overzicht variant 2

Het betreft een tweerichtingenfietspad dat in het noorden aansluit op het Pieter Steltpad. Aan de zuidzijde sluit het fietspad aan op het tweerichtingen (onverplichte) fietspad aan de noordzijde van de Zeestraat. Parallel aan de oostzijde van de N197 ligt een (secundaire) watergang. Ten oosten daarvan ligt een talud/duin met daarachter een natuurgebied.

Vanwege het ruimtegebrek als gevolg van de watergang en het talud is gekozen om een minimaal profiel tweerichtingenfietspad van 3,5 m toe te passen met een minimale tussenberm van 2,15 m. De tussenberm wordt ingericht met een geleiderail, die op 1,50 m staat vanaf binnenzijde van de kantstreep. Een berm die voldoet aan de minimale breedte van 4,50 m, zonder geleiderail/bermbeveiliging, is niet inpasbaar in deze situatie i.v.m. de langs liggende duin. De duin is dusdanig hoog dat een kleine verschuiving van de watergang richting Beverwijk al grote insnijdingen van de duin als gevolg heeft wat weer grote invloed heeft op ruimtebeslag en mogelijk ook de stabiliteit van de duin.
Om het ruimtebeslag van de variant zo klein mogelijk te houden, is dus gekozen om een bermbeveiligingsconstructie toe te passen met de minimale maatvoering van de tussenberm conform ERBI. Enkel nadelige gevolgen van de toepassing van bermbeveiliging is dat de weg een uitstraling krijgt van een stroomweg waardoor de snelheid op het wegvak kan stijgen en er geen vlucht,- en bergingszone aanwezig is langs deze zijde van de N197.
Figuur 21: DWP variant 2 geeft het gehanteerde dwarsprofiel voor variant 2 weer.

Indien deze variant gekozen wordt dienen een aantal optimalisaties in de vervolgfase onderzocht te worden :

- Type bermbeveiliging: houten geleiderail of andere kleur om te zorgen dat de uitstraling meer bij het wegtype past.
- Locatie bermbeveiliging: Nagaan of de locatie van de bermbeveiliging verschoven kan worden richting de N197 om meer ruimte te bieden aan de fietser. Mogelijk kan de breedte van de geleiderail versmald worden, afhankelijk van het type.
- Prestatieklasse bermbeveiliging: De prestatieklasse is H2, zoals geëist in ERBI. Mogelijk kan de prestatieklasse verlaagd worden aangezien H2 sowieso de uitstraling heeft van een snelweg.
- Versmallen watergang / minder diep maken watergang: Zie hoofdstuk 6.3/6.4.



Figuur 21: DWP variant 2

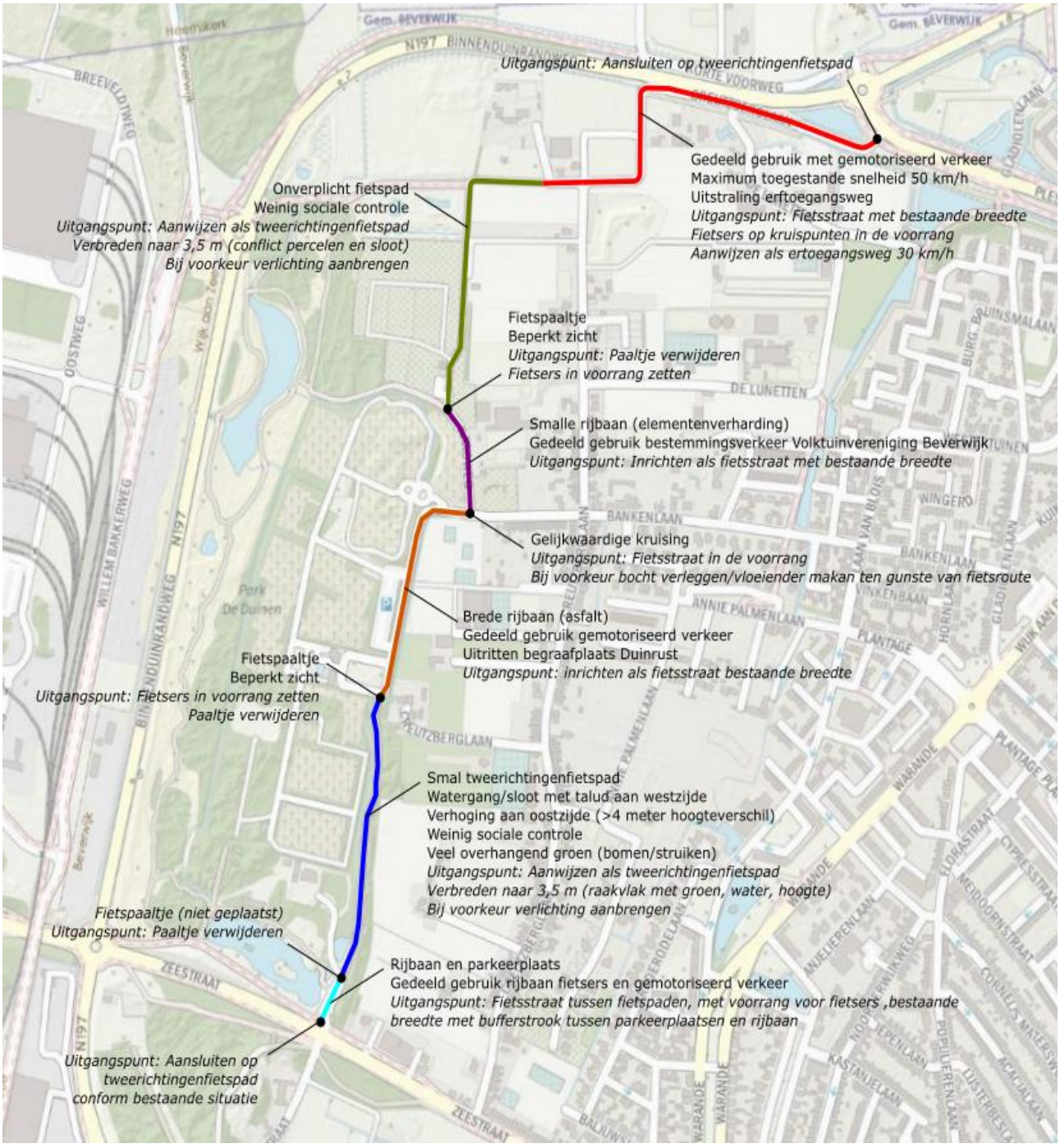
Om het profiel inpasbaar te maken dient de sloot te worden opgeschoven, waarbij op een aantal locaties het talud verder wordt afgegraven/steiler wordt gemaakt.

Zoals ook in variant 1, geldt dat er rekening gehouden moet worden met (eco)duikers.

Het schetsontwerp is voor deze variant is opgenomen in **bijlage C.**

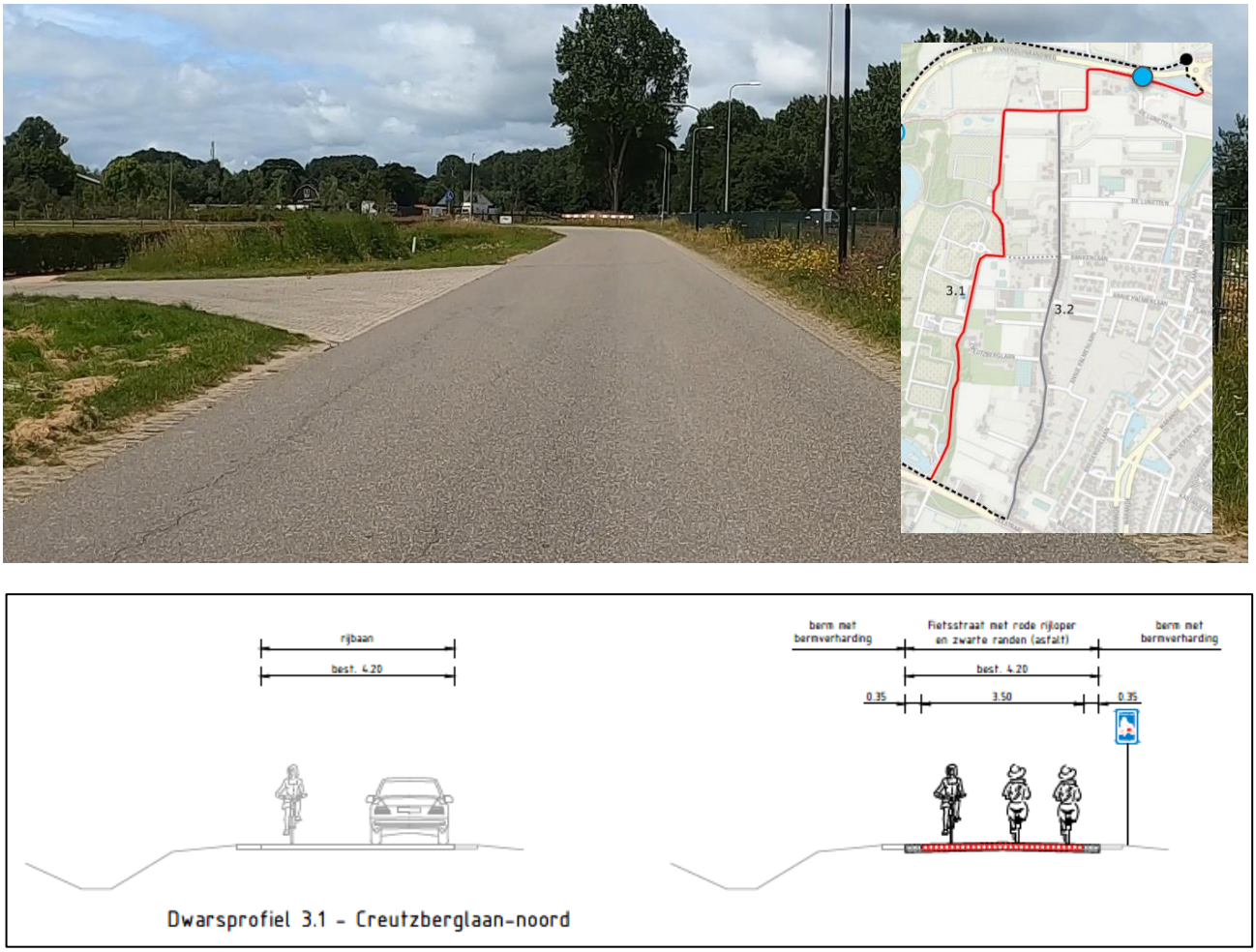
4.4. Variant 3.1

In deze variant wordt een fietsroute over bestaand tracé gerealiseerd, waarbij de bestaande infrastructuur zo veel als mogelijk wordt verbetert conform de uitgangspunten voor de fiets. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de aandachtspunten en gewenste oplossingsrichtingen voor variant 3.1. Naast het inpassen van een nieuw profiel zijn ook aandachtspunten meegenomen die uit de inventarisatie van de bestaande situatie (zie **bijlage D**) zijn gekomen (bijv. fietspaaltjes).



Figuur 22: Overzicht variant 3.1(voorstellen optimalisatie bestaande route)

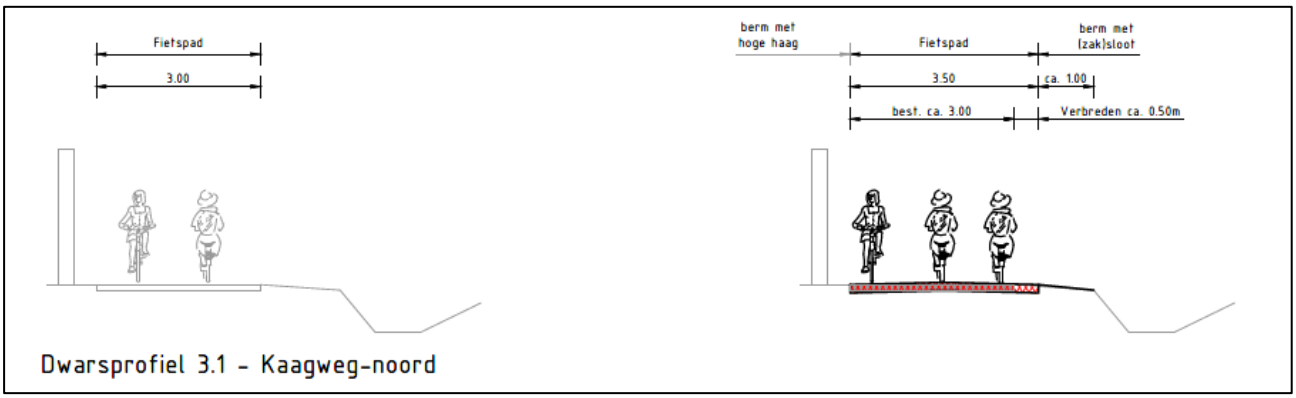
In het noorden begint de verbinding op de Creutzberglaan ter hoogte van de kruising (met tweerichtingenfietspaden) met de Plesmanweg. De Creutzberglaan wordt ingericht als fietsstraat, waarbij de bestaande breedte kan worden gehandhaafd.



Figuur 23: Bestaande situatie Creutzberglaan-noord en te hanteren dwarsprofiel in deze sectie

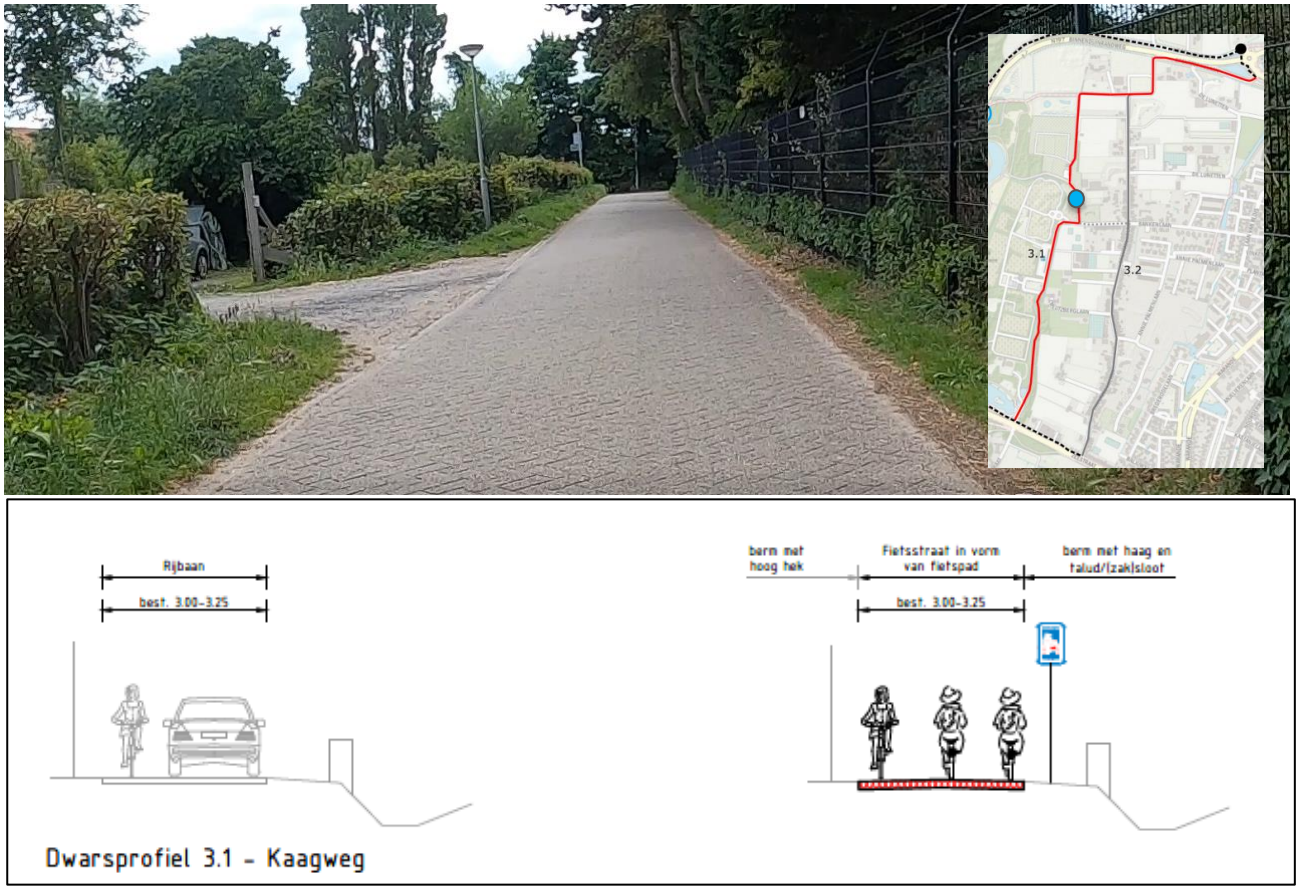
Ter hoogte van het Pieter Steltpad en Kaagweg wordt het bestaande pad (onverplicht fietspad) smaller (3,0 meter). Verbreden is op dit deel van het tracé conflicteert ruimtelijk met perceelsgrenzen van de volkstuinen aan de westzijde en aan de oostzijde met een watergang/sloot. Vanwege beperkte sociale controle is het wenselijk hier het fietspad te voorzien van openbare verlichting.





Figuur 24: Bestaande situatie Kaagweg-noord en te hanteren dwarsprofiel in deze sectie

Op het zuidelijk gedeelte van de Kaagweg ter hoogte van de entree naar de Volkstuinvereniging Beverwijk kan de rijbaan worden ingericht als fietsstraat waarbij de bestaande breedte kan worden gehandhaafd.



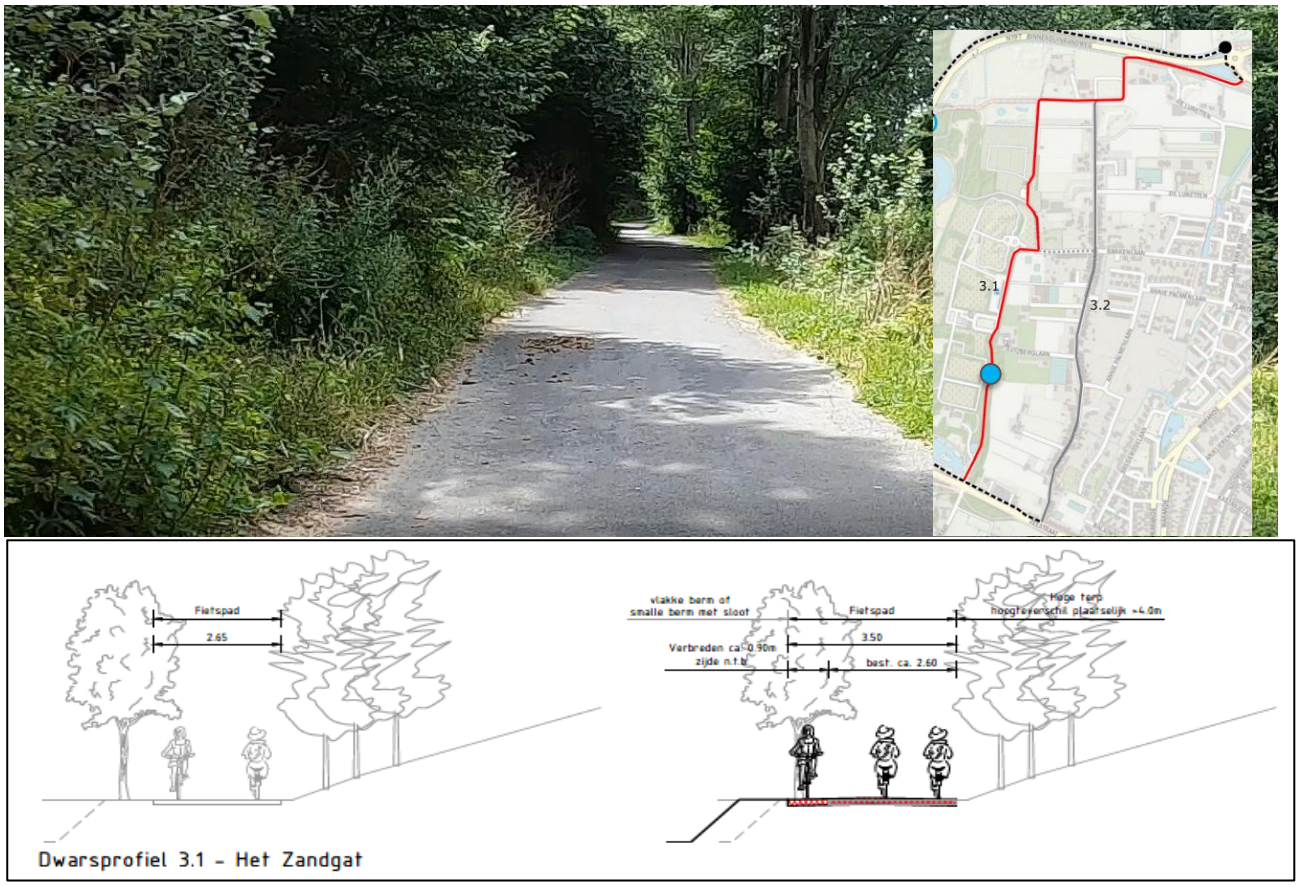
Figuur 25: Bestaand situatie Kaagweg en te hanteren dwarsprofiel

Dit geldt tevens voor het gedeelte van de Bankenlaan ter hoogte van de Joodse Begraafplaats en de Begraafplaats Duinrust. Het is wenselijk beide fietsstraten in elkaar over te laten lopen waarbij de fietsstraat in de voorrang komt te liggen. De Bankenlaan vanuit het oosten komt op het kruispunt Bankenlaan-Kaagweg dan uit de voorrang te liggen.



Figuur 26 : Bestaande situatie Bankenlaan

Ten zuiden van de Begraafplaats Duinrust loopt de route door over Het Zandgat. Dit (nu onverplichte) fietspad kan worden ingericht als tweerichtingenfietspad. Het huidige pad is 2,5 meter breed en dient te worden verbreedt naar 3,5 meter. Om dit te realiseren dient rekening te worden gehouden met een hoogteverschil aan beide zijde van het pad. Aan de westzijde is sprake van een talud en watergang. Aan de oostzijde is sprake van een verhoging (>4 meter). Aan weerszijden is sprake van dichte begroeiing (bomen/struiken), waarbij in de huidige situatie groen over het pad groeit. Op dit gedeelte van de route is sprake weinig natuurlijke lichtinval door de begroeiing. Doordat het pad slingert is het vanuit verkeersveiligheid wenselijk hier verlichting en kantmarkering te plaatsen. Tevens is er niet tot nauwelijks sociale controle op deze locatie, waardoor het ook vanuit sociale veiligheid wenselijk is hier verlichting te plaatsen.



Figuur 27: Bestaande situatie het Zandgat en te hanteren dwarsprofiel in deze sectie

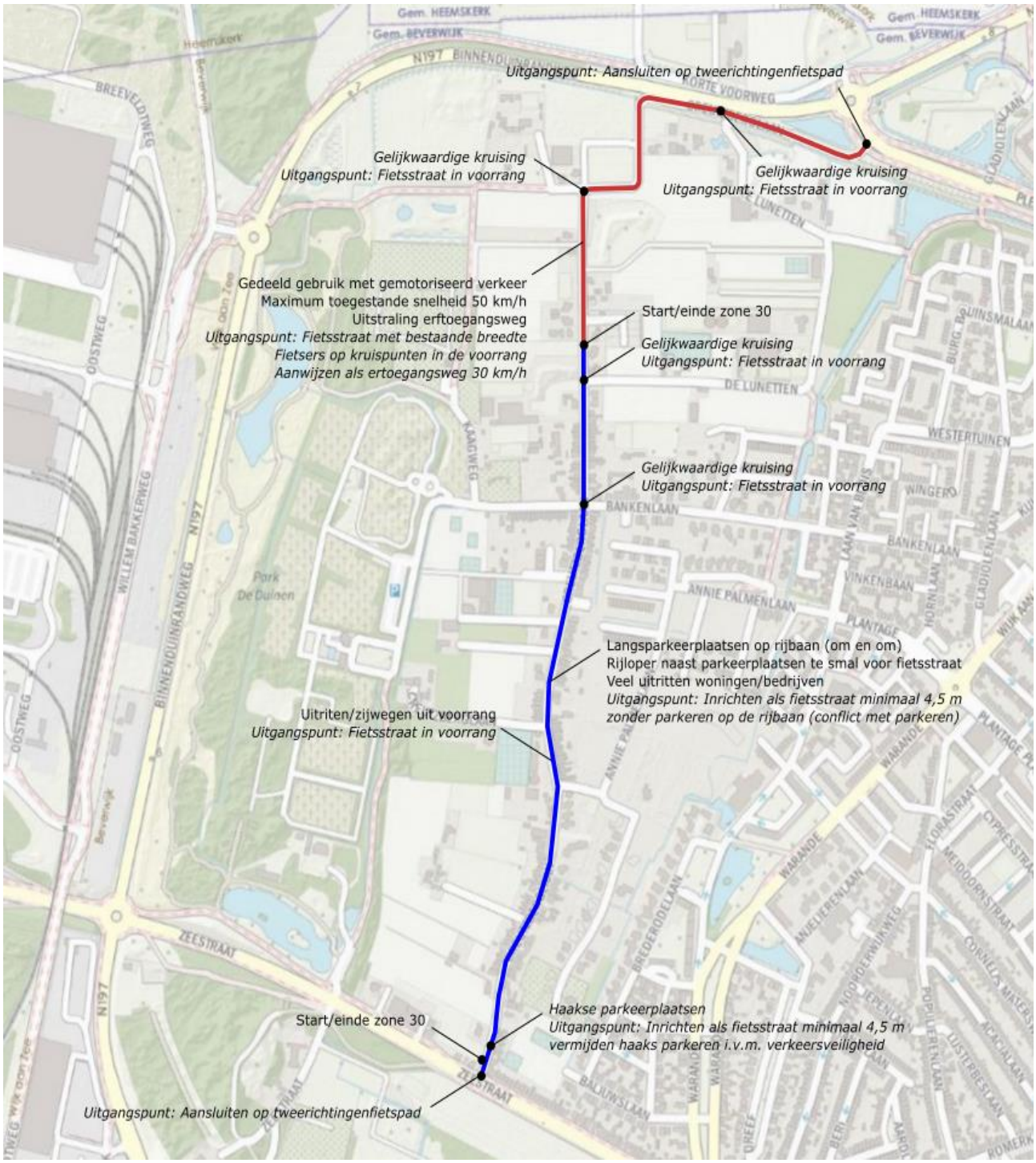
Het fietspad sluit vervolgens aan op de Thomas Meijerlaan, waarvan het gedeelte op de route is voorzien van haakse parkeervakken. Er is hier voldoende ruimte om de rijbaan in te richten als fietsstraat met een overgang in de voorrang. Vervolgens kan de fietsstraat via de bestaande kruising op de Zeestraat worden aangesloten.



Figuur 28: Aansluiting Zeestraat

4.5. Variant 3.2

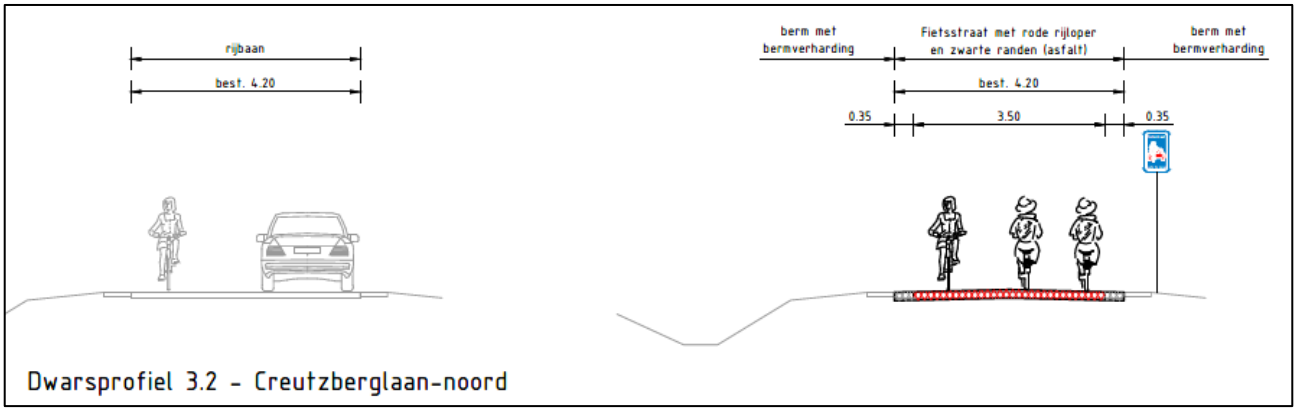
Deze variant loopt in zijn geheel over de Creutzberglaan. Onderstaande kaart geeft een overzicht van de aandachtspunten en gewenste oplossingsrichtingen voor variant 3.2



Figuur 29: Overzicht variant 3.2 (voorstellen optimalisatie bestaande route)

Tussen de Plesmanweg en De Lunetten kan de Creutzberglaan worden ingericht als fietsstraat met de bestaande rijbaanbreedte. Daarbij is het wenselijk de weg aan te wijzen als erftoegangsweg met een maximum toegestane snelheid van 30 km/h (nu 50 km/h).

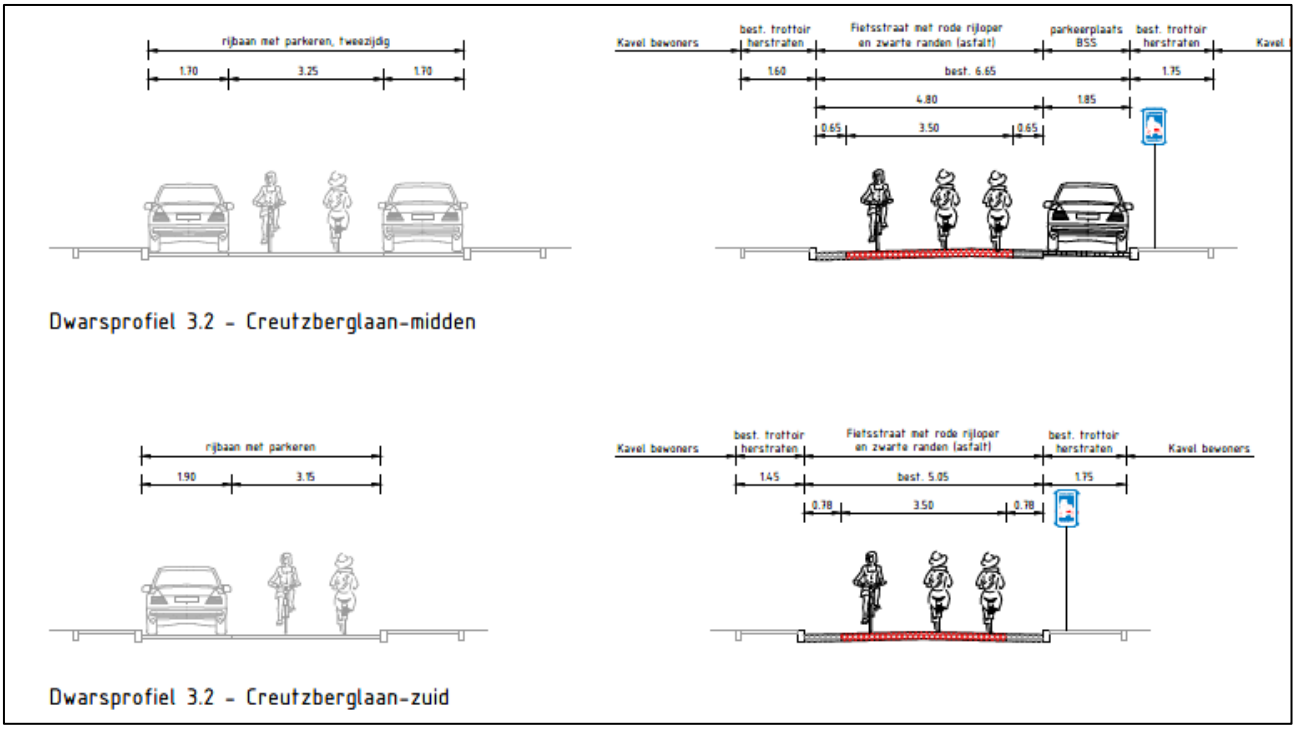




Figuur 30: Bestaande situatie Creutzberglaan-noord en te hanteren dwarsprofiel in deze sectie

Ten zuiden van De Lunetten is op de Creutzberglaan sprake van relatief veel (lint)bebouwing. Op dit gedeelte van de route is sprake van parkeren op (in vakken) op en langs de rijbaan. Er is hierdoor geen ruimte in het profiel om vriiliggende fietsvoorzieningen te realiseren. Door het smalle profiel in combinatie met uitritten en de grote hoeveelheid parkeervakken op de rijbaan is het vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk dit als fietsstraat in te richten. Zonder zware ingrepen zoals het aankopen van particuliere grond (voortuinen) of het opheffen/verplaatsen van parkeerfuncties zijn fietsvoorzieningen binnen het profiel niet haalbaar. Indien een fietsstraat toch wordt uitgevoerd is het wenselijk de fietsstraat in de voorrang te leggen.





Figuur 31: Bestaande situatie Creutzberglaan midden en zuid en te hanteren dwarsprofiel in deze secties

5 Stakeholders

5.1. Inleiding

Om informatie, mogelijke knelpunten en verwachte weerstand op te halen heeft afstemming plaatsgevonden met diverse stakeholders. De varianten zijn met de volgende partijen besproken:

- Provincie Noord-Holland
- Gemeente Beverwijk
- Gemeente Heemskerk
- Fietsersbond Beverwijk
- Werkgroep Westertuinen-Warande
- Tata Steel
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK)
- Scheybeeck Vastgoed BV
- Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN)

De provincie Noord-Holland, Gemeente Beverwijk, Tata Steel, Scheybeeck en NV Watertransportmaatschappij zijn grondeigenaar in het gebied, zie Figuur 32.
De eigendomsgrenzen zijn ook in de ontwerptekeningen in **bijlage C** weergegeven.



Figuur 32 :Grondeigenaren onderzoeksgebied

Variant 1 en 2 zijn besproken met provincie Noord-Holland, gemeente Beverwijk, Gemeente Heemskerk, Fietsersbond Beverwijk, Tata Steel, Scheybeeck, Hoogheemraadschap en Vastgoed BV. Er is ook advies gevraagd bij PWN, waarbij vooral de inpassing rondom de watergangen onderwerp van gesprek was.

Variant 3 is besproken met de provincie Noord-Holland, gemeente Beverwijk, gemeente Heemskerk, Fietsersbond Beverwijk en Werkgroep Westertuinen-Warande. Omdat de planvorming nog in een vroeg stadium is, heeft nog geen afstemming met individuele omwonenden plaatsgevonden.

In dit hoofdstuk zijn de resultaten van de stakeholdersgespreken samengevat, opgesplitst in de rol van ‘belanghebbende’ en ‘grondeigenaar’.

De opsomming van stakeholder eisen en wensen zijn in **bijlage F** opgenomen.

5.2. Resultaten

Belanghebbenden

De gemeente Beverwijk, gemeente Heemskerk en fietsers als gebruiker (vertegenwoordigd door de Fietsersbond) zijn belanghebbenden bij een nieuwe fietsverbinding. Op hoofdlijnen komen de standpunten met elkaar overeen.

Variant 1 en 2
De gemeente Beverwijk, gemeente Heemskerk en de Fietsersbond zien variant 1 en 2 als ontbrekende schakel in het fietsnetwerk van de IJmond. Tegelijkertijd is de meerwaarde lastig aantoonbaar doordat er geen zekerheid is over hoeveel dit fietspad daadwerkelijk gebruikt zal worden. De consensus is dat er wel degelijk gebruik van gemaakt zal worden, met name door recreatief (strand) verkeer van en naar Wijk aan Zee. Ook wordt verwacht dat woon-werk verkeer van deze route gebruik zal gaan maken en dat scholieren uit Wijk aan Zee deze route gaan gebruiken richting middelbare scholen in de omgeving. Er wordt gesteld dat er geen absolute noodzaak is om een ontbrekende schakel toe te voegen, maar dat het wel een nuttige, gewenste en logische verbinding oplevert voor het fietsnetwerk. Deze ontbrekende schakel is door de Fietsersbond bij de Provincie Noord-Holland aangekaart.

De gemeente Heemskerk geeft aan dat de N197 als zijnde ‘randweg’ mogelijk het gevoel aan fietsers geeft dat er wordt omgereden. Anderzijds wordt gesteld dat de route door Beverwijk heen (over de beoogde snelfietsroute) langzamer zal zijn omdat men niet overal door kan fietsen. Om een indicatie van de afstanden en reistijden voor verschillende routes te krijgen is in **bijlage E** een korte verkenning hiernaar gedaan.

Voor wat betreft de verkeersveiligheid wordt door de belanghebbenden in eerste aanzet een voorkeur voor variant 1 uitgesproken, omdat de N197 daarvoor niet hoeft worden overgestoken. Echter bij nadere analyse en gesprek ervaart men de uitrit met zwaar vrachtverkeer bij Scheybeeck als een nadelig kenmerk van variant 1 en ligt vervolgens toch de voorkeur bij variant 2.

Op het gebied van ecologie geeft de gemeente Beverwijk een ambitie te hebben om aan beide zijden van de N197 het NNN te realiseren. Daarnaast geeft de gemeente aan dat de westzijde (variant 1) natuurcompensatie is gepland voor TenneT. Deze locatie is gekozen om het zicht op Tata Steel te verminderen door het planten van bomen. Aan de oostzijde (variant 2) in het Duinpark ligt een vijver met het beste waterkwaliteit van Noord-Holland door natuurlijke kwel. Voor beide varianten geldt dat de verharde oppervlakten (rijbaan en fietspad) zo dicht mogelijk tegen elkaar dienen te liggen. Vanuit wegontwerp en verkeersveiligheid dient er een minimale tussenberm aangelegd te worden conform richtlijnen.

Variant 3.1
Voor de (recreatieve)fietsers is de belevingswaarde van het Duinpark hoger en hierdoor interessanter, dan een variant langs de N197. In de huidige situatie wordt deze weg door fietsers, wandelaars, ruiters en hondenbezitters gebruikt, wat (potentiële) conflicten met zich meebrengt. Daarnaast zijn in de huidige situatie delen van het onverplicht fietspad niet verlicht.

Omdat de variant over bestaande infrastructuur loopt zal de route de ‘missing link’ in het netwerk niet verhelpen. Wel wordt een verbinding tussen Wijk aan Zee en Heemskerk verbeterd.

Om de variant geschikt te maken als doorgaande fietsroute, is het wenselijk de bestaande inrichting aan te passen aan de richtlijnen voor fietsers. Bestaande paden dienen te worden verbreed en gedeelde rijbanen kunnen als fietsstraat worden ingericht. Daarbij zijn ook vloeiende bochten wenselijk.

Variant 3.2

De gemeente Beverwijk geeft aan dat de Creutzberglaan een gevoelige variant is, In het verleden is veel weerstand vanuit de bewoners om de parkeervakken aan te passen. Daarnaast is er een smalle rijbaan. De gemeente Beverwijk en de Fietsersbond geven aan weinig mogelijkheden te zien om een verkeersveilig fietspad of fietsstraat aan te leggen. Een fietspad over de Creutzberglaan ligt het dichtstbij de doorfietsroute over de Warande, hierdoor is deze variant minder logisch en concurrerend.

De gemeente Beverwijk geeft aan bezig te zijn met een nieuwbouwproject in het Binnenduin. Door deze nieuwbouw komt een fietspad parallel aan de Creutzberglaan, waardoor variant 3.2 hiervan ‘concurrentie’ ondervindt. Dit geldt in zekere zin ook voor de nieuwe snelfietsroute door Beverwijk. Hoe dichter de varianten daarbij komen te liggen, hoe minder groot de toegevoegde waarde zal zijn.

Grondeigenaren

Met de grondeigenaren is gesproken over hun standpunt ten aanzien van de medewerking tot grondverkoop ten behoeve van een nieuw fietspad.

Tata Steel en Scheybeeck Vastgoed BV

In gesprek met Tata Steel zijn de belangenbehartiger/reputatiemanager (Regional Public Affairs Manager) en de vastgoed manager (Propertymanager) gesproken. Tata Steel ziet geen meerwaarde bij een fietspad langs de N197 omdat de medewerkers van Tata Steel gebruik maken van het fietsnetwerk op het eigenterrein en er is zelfs een fietspad parallel aan de N197 (Willem Bakkerweg). Het fietsverkeer maakt gebruik van toegangen bij de rotonde Waterweg en bij de West-Viaductweg. In het gesprek geeft Tata Steel aan dat de N197 zoveel mogelijk naar het westen is verplaatst na het besluit om geen fietsverbinding aan te leggen. Volgens hen is het niet mogelijk om een fietspad tussen de perceelsgrens en de N197 te leggen. Tata Steel is terughoudend met het verkopen van gronden. De milieuruimte van Tata is namelijk gekoppeld aan de hoeveelheid m2 aan grond. Deze milieuruimte speelt een belangrijke rol bij de energietransitie van Tata Steel en de nieuwe installaties die gebouwd moeten worden. Ook ligt er een secundaire watergang op het grondgebied van Tata Steel die van belang is bij het afvoer van grondwater. Het beheer van deze watergang ligt bij HHNK, maar de onderhoudswerkzaamheden worden verdeeld tussen de wegbeheerder en de aanliggende grondeigenaren. Tata Steel heeft geen belang bij oplossingsvarianten 2 en 3.

In gesprek met Scheybeeck Vastgoed BV is er een korte toelichting geweest en vervolgens is dit bevestigd per mail, waarin zij standpunten kenbaar hebben gemaakt. Scheybeeck Vastgoed ziet geen meerwaarde voor de medewerkers van “Brand Energy & Infrastructure Services” (op het terrein), omdat er vanaf de Zeestraat een fietstrap is voor personeel en bezoekers. De belangrijkste reden voor hen om geen fietspad langs de westzijde aan te leggen is de negatieve beïnvloeding op de bereikbaarheid voor vrachtverkeer van de bestaande inrit op de N197. Scheybeeck vastgoed geeft aan grote bezwaren te hebben tegen het aanleggen van een fietspad aan de westzijde van de N197 (variant 1) en zal hiervoor nooit toestemming verlenen.

Waterleidingbedrijf Noord-Holland (PWN)
In een telefonisch gesprek met de adviseur KLIC-meldingen van PWN is gesproken over de vijf watertransportleidingen aan de oostzijde van de N197. Hieromheen ligt een veiligheidszone van 5 tot 8 meter (aangegeven in de KLIC-melding). De secundaire watergang wordt het liefst niet verplaatst. Deze groenstrook is juist aanwezig voor de afwatering. Tijdens de aanleg van de N197 zijn de watergangen zo optimaal mogelijk aangelegd. Een potentieel fietspad mag over een leiding kruizen als deze op minimaal 0,60 m diep ligt, hier dient dan eerst over gesproken te worden.

Provincie Noord-Holland en gemeente Beverwijk

De provincie Noord-Holland en gemeente Beverwijk zijn grondeigenaar in het gebied en tevens belanghebbende bij een fietsverbinding. Voor beide partijen geldt dat een fietspad op de eigengrond mogelijk is, waarbij wel aandacht moet zijn voor de ambities met betrekking tot NNN.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
In een telefonisch gesprek met de regio-adviseur van Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is gesproken over de verschillende watergangen in het onderzoeksgebied. Er is één primaire watergang die loodrecht onder de N197 doorgaat vanaf het Tata Steel terrein. Dit lijkt een cruciale watergang voor het afwateringssysteem voor een groot deel van het Tata Steel terrein. De primaire watergang is niet verbonden met de secundaire watergangen parallel aan de N197. Deze secundaire watergangen zijn voornamelijk droog. Wanneer een watergang gedempt of verplaatst wordt is de huidige watergang maatgevend, waarbij gelet wordt op het functiebehoud waterberging en behoud grondwaterstand. Dit geldt ook voor de secundaire watergangen voor het overige gebied. In het hele gebied is geen peilbesluit genomen.

5.3. Bevindingen en conclusie

Variant 1
Voor de belanghebbende partijen is de uitrit van Brand Energy/Scheybeeck aan de westzijde van de N197 een serieus aandachtspunt voor de verkeersveiligheid. Uit de gesprekken die zijn gevoerd met de grondeigenaren komt naar voren dat zij terughoudend zijn met een fietspad aan de westzijde van de N197 om verschillende reden, maar voornamelijk omdat zij geen meerwaarde zien in dit fietspad. De grootste belemmering is het standpunt van Tata Steel, zij staan erg terughoudend ten opzichte van een mogelijke overdracht van grond.

Variant 2
Deze variant wordt door de stakeholders als goed alternatief op variant 1 beschouwd. Nadelig zijn de extra oversteekbewegingen over de N197, maar de directheid ten opzichte van de bestaande routes en variant 3 maken deze variant nog steeds wenselijk wanneer variant 1 niet haalbaar blijkt.

Variant 3.1
Voor variant 3.1 geldt dat deze als kansrijk wordt gezien indien de route beter geschikt wordt gemaakt voor de doorgaande fietser. De variant geniet niet de voorkeur en wordt als beperkt alternatief op de varianten 1 en 2 beschouwd, mede doordat deze variant niet de ‘missing link’ wegneemt. Bij deze variant is de ook sociale veiligheid een belangrijk minpunt vanuit de belanghebbenden.

Variant 3.2
Deze variant wordt niet als kansrijk beschouwd, met name doordat de fietsvoorzieningen zoals fietspaden of fietsstraten niet inpasbaar lijken. Daarnaast concurreert de verbinding met de snelfietsroute door Beverwijk en de geplande verbinding door nieuwbouwontwikkeling Binnenduin. Ook wordt weerstand vanuit bewoners verwacht.

6 Beoordeling varianten

In dit hoofdstuk worden de varianten beoordeeld aan de hand van diverse thema's/criteria. In paragrafen 6.1 en 6.2 wordt opeenvolgend het afwegingskader en de beoordelingssystematiek toelicht. In de paragrafen 6.3 t/m 6.6 volgt een onderbouwing van de beoordeling van de varianten per criterium. In paragraaf 6.7 worden de scores samengevat in een trade-off matrix (TOM).

6.1. Afwegingskader

De in hoofdstuk 4 beschreven tracé varianten (1 t/m 3.2) zijn gewaardeerd op onderstaande beoordelingscriteria. In tabel 1 zijn de onderdelen van de beoordeling per criterium nader toegelicht.

Criterium	Toelichting gehanteerde aspecten
Directheid & aantrekkelijkheid	Reistijd/Afstand Aantal potentiële stopmomenten (voorrangskruispunten, oversteken, verkeerslichten) Comfort Rechtstand / (scherpe) bochten Omgeving / recreatieve waarde Overzichtelijkheid
Sociale veiligheid	Aanwezigheid bebouwing/woningen langs het tracé Mate van sociale controle vanaf wegen Aanwezigheid openbare verlichting
Verkeersveiligheid	Aantal kruisingen met gebiedsontsluitingswegen Potentiële conflictpunten zoals zijwegen en uitritten Medegebruik door ander verkeer
Inpassing	Beschikbare ruimte t.o.v. gewenst profiel Obstakels Kabels en leidingen Grondeigendom Watergangen Inpassing t.o.v. bestemmingsplangrenzen Benodigde vergunningen In **bijlage B** zijn de benodigde vergunning nader toegelicht.
Draagvlak	Draagvlak vanuit de stakeholders (**hfdst.5** & **bijlage F**)
Ecologie	Conflict met NNN Aanwezigheid beschermde soorten Mogelijkheden tot compensatie Stikstof In **bijlage A** is het ecologisch bureauonderzoek toegelicht.
Kosten	Investeringskosten Instandhoudingskosten De kostenramingen zijn in **bijlage H** nader beschreven.

Tabel 1 : Toelichting op gehanteerde criteria

In het afwegingskader is niet opgenomen wat het potentieel gebruik van de varianten is. Door het ontbreken van fietsdata van het huidige gebruik, beperkt inzicht in herkomst-bestemming in combinatie met een grote diversiteit aan type gebruikers (recreatief, toeristisch en woon-werk verkeer) kunnen hier onvoldoende gerichte uitspraken over worden gedaan. Wel is aannemelijk dat de varianten die beter scoren op directheid, aantrekkelijkheid en verkeersveiligheid in potentie meer fietsers zullen aantrekken.

6.2. Beoordelingssystematiek

Om onderscheid tussen verschillende varianten in kaart te brengen is aan de hand van de thema's in het afwegingskader tekstueel omschreven hoe een variant hierop scoort. Daarbij zijn vijf mogelijke scores toegepast (++, +, +/-, -, --).

De wijze van beoordeling varieert per criterium. In eerste instantie wordt zoveel mogelijk op basis van kwantitatieve kenmerken gescoord (bijv. afstanden, reistijd, aantal conflictpunten, kosten). Voor minder meetbare kenmerken wordt een kwalitatieve beoordeling gegeven (bijv. verwachte weerstand, impact natuur). Bij het toewijzen van scores is tevens gekeken naar het onderscheidend vermogen ten opzichte van de bestaande routes (tussen westzijde rotonde Zeestraat en noordoostzijde rotonde Plesmanweg) en de varianten onderling. Dat kan betekenen dat twee varianten positief scoren op bijvoorbeeld verkeersveiligheid, maar dat één van de twee een scoring van '++' krijgt en de andere '+'.

Aandachtspunt : *vanwege het feit dat de meeste risico's in de verschillende criteria zijn beschouwd is het criterium risico's niet apart opgenomen in de afweging. In de beoordeling zijn de risico's en optimalisaties wel beschreven.*

6.3. Variant 1 : Westzijde N197

In onderstaande tabel wordt de variant in "memostijl" nader toegelicht aan de hand van de beoordelingscriteria en wordt per criterium een score gegeven. Het verdient aanbeveling om bij het lezen van deze tabel de schetsontwerptekening uit **bijlage C** (variant 1) open te slaan.

Criteria	Beoordeling	Score
Directheid & aantrekkelijkheid	-Variant 1 biedt de meest directe fietsverbinding verbinding tussen de rotonde Zeedijk en de rotonde Plesmanweg (2114 meter) (++) - Reistijd: Ten opzichte van de bestaande routes is sprake van een grote afname in reistijd (>1 minuut) (++) - Er is slechts één kruising (= potentiële stop) met een gebiedsontsluitingsweg. Dit betreft de Waterweg (toegangsweg naar Tata Steel), waar de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer lager ligt dan op de N197. (++) - Er is op één locatie langs de N197 sprake van een uitrit met zwaar verkeer. Verder is er niet tot nauwelijks sprake van zijwegen en uitritten wat gunstig is voor de doorrijsnelheid en aantrekkelijkheid voor fietsers. (+) - De variant heeft relatief weinig slingers en bochten, wat gunstig is voor de doorfietsbaarheid (+) - De variant is overzichtelijk en volgt een logische route (++) - De route is niet aantrekkelijk doordat het direct naast een drukke weg (N197) en naast het terrein van Tata Steel ligt. (-) - Mogelijke verblinding door koplampen van voertuigen op de N197 (-)	++
Sociale veiligheid	- Er is zicht/sociale controle op het fietspad vanaf de N197 (+). - Er is geen nabijgelegen bebouwde (woon)omgeving, waardoor de sociale controle vanuit bewoners/directe omgeving laag is. - Door het eventueel ontbreken van verlichting op het traject kan de verbinding 's-nachts als onveilig worden ervaren (-).	+/-

Verkeersveiligheid	- Deze variant betreft een vrij liggend (brom)fietspad langs de N197, waarbij geen medegebruik met gemotoriseerd verkeer plaatsvindt (++). - De N197 wordt niet gekruist (++) - Aan de westzijde ligt de inrit van Brand Energy, van deze inrit maakt veel vrachtverkeer gebruik (-). - De variant heeft in verhouding tot de bestaande route veel minder conflictpunten met uitritten (slechts 1 uitrit) (+).	+
Inpassing	- Het overgrote deel van het grondgebied ten westen van de watergang langs de westzijde van de N197 is grondgebied van Tata Steel en Scheybeeck. In stakeholdergesprekken hebben Tata Steel en Scheybeeck aangegeven dat zij niet mee willen werken aan een fietspad aan deze zijde (- -). Voor de inpassing van variant 1 dient per stakeholder de volgende hoeveelheid grond verworven te worden: Scheybeeck (750 m²) , Tata Steel (6625 m²) en Gemeente Beverwijk (1025 m²) - Het nieuwe fietspad komt op de plaats van de bestaande watergang/zaksloot te liggen, een nieuwe zaksloot dient te worden aangelegd ten westen van het nieuwe fietspad met taluds van 2:3 (stakeholdergesprek HHNK*) (- -). *tijdens het stakeholder gesprek met HHNK bleek dat de eisen, die bij de zaksloten in de legger van HHNK staan, niet in overeenstemming zijn met de bestaande situatie. De zaksloot is geen onderdeel van de waterhuishouding van HHNK en dienen alleen voor infiltratie. In de vervolgfase is dit een kans om, na overeenstemming met HHNK, deze zaksloot te versmallen (mits voldoende infiltratie) om inpasbaarheid te verhogen. Deze kans is niet in de score meegenomen. - Op het tracé liggen (eco)duikers onder de N197. Door de aanleg van het nieuwe fietspad langs de westzijde, dienen deze duikers verlengd of vervangen te worden (- -) - Langs de N197 is plaatselijk een hoog talud aanwezig, de inpassing van het fietspad en de verschuiving van de zaksloot heeft een insnijding van dit talud ten gevolg, dit heeft invloed op stabiliteit en inpassing (--). - Het nieuwe fietspad kruist een ‘Buis met gevaarlijke inhoud’ van de Gasunie, afstemming hiervoor is vereist. Het fietspad kruist de leiding haaks, dus het raakvlak is beperkt. De buis ligt met eis voorzorgmaatregel (-). - Mogelijk lange vergunningprocedure vanwege talud van te verleggen watergang binnen bestemmingsplan “Industrieterrein Tata Steel”. Hierbij is de kans aanzienlijk dat deze vergunning niet verleend zal worden (-). - De inpassing van de variant conflicteert met de ambitie om de berm in te richten met bomen als compensatiemaatregel voor Tennet (-)	- -
Draagvlak	- Stakeholders Tata Steel en Scheybeeck vastgoed zien geen meerwaarde in fietspad westelijke zijde (-) - De variant is vanuit de gemeentes en fietsersbond zeer gewenst (+)	+/-
Kosten	- Investeringskosten : € 2.426.738,- - Instandhoudingskosten : € 1095.799,-	
Ecologie	- Er moet een watergang verplaatst worden wat negatieve gevolgen heeft voor Natura 2000 en NNN (-). - Tijdelijke aantasting door stikstofdepositie en geluid (-) - Areaalverlies en versnippering van het NNN (-) - Geen/beperkte effecten op licht beschermde soorten (+/-)	-

Risico's	Om te voorkomen dat bepaalde elementen dubbel meegewogen worden, worden risico's niet meegewogen in de Trade-of-matrix maar wel benoemd in de beoordeling van de variant. Reden hiervoor is dat deze al in de bovenstaande criteria aan bod komen. Onderstaand nog een kort overzicht van de belangrijkste risico's voor deze variant. Voor algemene risico's die gelden voor alle varianten wordt verwezen naar het risicodossier (**bijlage G**). - Grondeigendommen: Onteigeningssituatie bij Tata Steel. Tata heeft aangegeven niet mee te werken met fietspad aan deze zijde en willen hiervoor geen grond afstaan - K&L: Kruising 'Buis gevaarlijke inhoud' Gasunie met eis voorzorgmaatregel. - Geotechniek: zettingen en stabiliteit. Het fietspad ligt om de bestaande zaksloot en plaatselijk ligt een westelijk talud/duin wat invloed kan hebben op de stabiliteit/zettingen van het geheel. - Verkeersveiligheid. Drukkere tweerichtingen fietsoversteek op Rotonde Waterweg. Automobilisten verwachten geen twee-richtingen-fietsoversteek buiten de bebouwde kom. Verkeersonveilige oversteek inrit Brand Energy. - Natuur: Negatieve effecten op Natura 2000 vergen Wnb-vergunning, - Natuur: Doornsnijding NNN kan weerstand ondervinden.
Optimalisatie/ kansen	In de vervolgfase zijn een aantal kansen te noemen die de inpasbaarheid of de haalbaarheid van de variant vergroten, deze kansen worden niet in de afweging meegenomen, maar worden wel inzichtelijk gemaakt: - Bermbreedte en obstakelafstanden van de geleiderail langs de N197 kunnen mogelijk nog versmald worden i.o.m. de wegbeheerder. Daarbij geldt wel een risico t.a.v. de verkeersveiligheid. - Zoals bij inpassing genoemd, de zaksloten vervullen geen waterhuiskundige functie, maar zijn wel zo op de legger van HHNK opgenomen. In de vervolgfase is dit een kans om, na overeenstemming met HHNK, deze zaksloot te versmallen of te laten vervallen (mits voldoende infiltratie) om inpasbaarheid te verhogen.

Tabel 2 : Beoordeling variant 1

6.4. Variant 2 : Oostzijde N197

In onderstaande tabel wordt de variant aan de hand van de beoordelingscriteria nader toegelicht. Per criterium wordt er een score gegeven. Het verdient aanbeveling om bij het lezen van deze tabel de schetsontwerptekening uit **bijlage C** – variant 2 open te slaan.

Criteria	Beoordeling	Score
Directheid & aantrekkelijkheid	- De rijafstand is nagenoeg gelijk met variant 1 (2140 meter) (++). - Reistijd: Ten opzichte van de bestaande route een grote afname in reistijd (>1 minuut) (+) - Er zijn twee kruisingen met de N197 ter hoogte van rotondes (potentiële stop). Dit is één oversteek meer ten opzichte van de bestaande route (over variant 3.1). (-) - Er is niet tot nauwelijks sprake van zijwegen en uitritten wat gunstig is voor de doorrijsnelheid en aantrekkelijkheid voor fietsers. (++) - De variant heeft relatief weinig slingers en bochten, wat gunstig is voor de doorfietsbaarheid (++) - De variant is overzichtelijk en volgt een logische route (++) - De route is niet aantrekkelijk doordat het direct naast een drukke weg (N197) en naast het terrein van Tata Steel ligt. (-) - Mogelijke verblinding door koplampen van voertuigen op de N197 (-)	+
Sociale veiligheid	- Er is zicht/sociale controle op het fietspad vanaf de N197 (+). - Er is geen nabijgelegen bebouwde (woon)omgeving, waardoor de sociale controle vanuit bewoners/directe omgeving laag is. - Door het eventueel ontbreken van verlichting op het traject kan de verbinding 's-nachts als onveilig worden ervaren (-).	+/-
Verkeersveiligheid	- Er zijn twee kruisingen met de N197 ter hoogte van rotondes. Dit is gelijk aan de bestaande route, maar scoort slechter dan variant 1 (+/-). - Deze variant betreft een vrijliggend (brom)fietspad langs de N197, waarbij geen medegebruik met gemotoriseerd verkeer plaatsvindt (++). - De variant heeft geen conflictpunten met uitritten. (++)	+
Inpassing	- Indien een minimaal profiel (met geleiderail) wordt toegepast is het fietspad nagenoeg geheel inpasbaar binnen perceelsgrenzen van de Provincie Noord-Holland. De nieuwe zaksloot ligt op grondgebied van de Gemeente Beverwijk. Gemeente Beverwijk heeft geen bezwaar geuit om medewerking te verlenen bij de realisatie aan de oostelijke zijde van de N197 (+ +). Voor de inpassing van variant 2 dient per stakeholder de volgende hoeveelheid grond verworven te worden: N.V. Watertransportmaatschappij (155 m²) en Gemeente Beverwijk (6790 m²) - Het nieuwe fietspad komt op de plaats van de bestaande watergang/zaksloot te liggen, een nieuwe zaksloot dient te worden aangelegd ten westen van het nieuwe fietspad met taluds van 2:3 (stakeholdergesprek HHNK*) (-). *zie kans beschreven in H6.3, paragraaf inpassing. - Op het tracé liggen (eco)duikers onder de N197. Door de aanleg van het nieuwe fietspad langs de oostzijde, dienen deze duikers verlengd of vervangen te worden (- -).	-

	- Langs de N197 is plaatselijk een hoog talud aanwezig, de inpassing van het fietspad en de verschuiving van de zaksloot heeft een insnijding van dit talud ten gevolg, dit heeft invloed op stabiliteit en inpassing (-) - Het nieuwe fietspad kruist een 'Buis met gevaarlijke inhoud' van de Gasunie. Het fietspad kruist de leiding haaks, dus het raakvlak is beperkt. De buis ligt met eis voorzorgmaatregel. Aan de zuidoostzijde lopen er vijf transportleidingen van PWN parallel aan het tracé, waarbij de leidingen op 7,5 m van de zaksloot liggen. De leidingen liggen met een eis voorzorgsmaatregel welke wel de nieuwe zaksloten doorsnijdt. In beide bovenstaande gevallen is afstemming vereist, de verwachting is dat benoemde infrastructuur (K&L) de voortgang van het project in dit stadium niet zal belemmeren (-). - Op het vlak van benodigde vergunning is vertraging en bezwaar/beroep mogelijk vanwege doorkruisen natuurgebied en benodigde onderbouwing van het (voldoende) in stand blijven van natuurwaarden. Mogelijk langere procedure wanneer beschermde soorten worden aangetroffen op/nabij het tracé (-).	
Draagvlak	- Stakeholders zijn positief over deze variant.	+
Kosten	- Investeringskosten : € 1.854.170,- - Instandhoudingskosten : € 1.257.280,-	
Ecologie	- Er moet een watergang verplaatst worden wat negatieve gevolgen heeft voor Natura 2000 en NNN (-). - Tijdelijke aantasting door stikstofdepositie en geluid in de aanlegfase (-) - Areaalverlies en versnippering van het NNN (-) - Geen/beperkte effecten op licht beschermde soorten (-/0)	-
Risico's	Onderstaand nog een kort overzicht van de belangrijkste risico's: - K&L: Kruising 'Buis gevaarlijke inhoud' Gasunie met eis voorzorgmaatregel. - K&L: Nabijheid van de veiligheidszone van de parallel lopende water transportleidingen van PWN (5) - Geotechniek: zettingen en stabiliteit. Het fietspad ligt om de bestaande zaksloot en plaatselijk ligt een oostelijk talud/duin wat invloed kan hebben op de stabiliteit/zettingen van het geheel. - Verkeersveiligheid: tweerichtingenoversteek op beide rotondes - Nabijheid fietspad Duinpark (Groen & Waterplan Beverwijk) - Doornsnijding NNN kan weerstand ondervinden.	
Optimalisatie/ kansen	De mogelijke kansen en optimalisaties zijn hetzelfde als variant 1, zie hoofdstuk 6.2: - Bermbreedte en obstakelafstanden van de geleiderail langs de N197 kunnen mogelijk nog versmald worden i.o.m. de wegbeheerder. - Zoals bij inpassing genoemd, de zaksloten vervullen geen waterhuiskundige functie, maar zijn wel zo op de legger van HHNK opgenomen. In de vervolgfase is dit een kans om, na overeenstemming met HHNK, deze zaksloot te versmallen of te laten vervallen (mits voldoende infiltratie) om inpasbaarheid te verhogen.	

Tabel 3: Beoordeling variant 2

6.5. Variant 3.1: Duinpark – Bankenlaan – Kaagweg

Criteria	Beoordeling	
Directheid & aantrekkelijkheid	- De rijafstand is gelijk met de bestaande route (2535 meter) (+/-). - Reistijd: Ten opzichte van de bestaande route zal door extra comfort (breedte/voorrang) de reistijd licht afnemen (<1 minuut) (+/-) - Er zijn twee kruisingen met de N197 ter hoogte van rotondes (potentiële stop). Dit is gelijk aan de bestaande route. (+/-) - Er is op deze route sprake van 18 locaties zijwegen/uitritten wat ongunstig is voor de doorrijsnelheid en aantrekkelijkheid voor fietsers. (-) - De variant heeft relatief veel slingers en bochten, wat ongunstig is voor de doorfietsbaarheid (-) - De route heeft een relatief rustige en groene omgeving, wat gunstig voor aantrekkelijk. (++) De variant kent veel variaties in profiel en omgeving, waardoor er relatief weinig natuurlijke geleiding/wayfinding is (-)	-
Sociale veiligheid	- Een deel van het traject ligt in een bebost gebied waar niet tot nauwelijks sprake is van sociale controle (-). - Er is weinig bebouwde (woon)omgeving, waardoor de sociale controle vanuit bewoners/directe omgeving laag is.(+/-) - Door het eventueel ontbreken van verlichting op het traject kan de verbinding 's-nachts als onveilig worden ervaren (-).	--
Verkeersveiligheid	- Er zijn twee kruisingen met de N197 ter hoogte van rotondes. Dit is gelijk aan de huidige routes. (+/-). - Het grootste gedeelte van de route bestaat uit fietsstraat, waarbij medegebruik met gemotoriseerd verkeer plaatsvindt. (+/-) - De variant heeft 18 conflictpunten met uitritten of zijwegen (-) - De variant heeft een relatief veel slingerende bewegingen en (haakse) bochten, wat nadelig is voor de overzichtelijkheid (-)	-
Inpassing	- Het vrijliggende fietspad in de zuidoosthoek, dat verbreed wordt van 2,65 m naar 3,50m, ligt langs een bestaande secundaire watergang aan de westzijde en een grondterp aan de oostzijde. Op deze locatie zijn de beide bermen langs het bestaand pad ontoereikend. Verbreding aan één van beide zijden zal aanzienlijke gevolgen hebben: Of het dempen van een watergang met bijhorende zetting of het afgraven van een grondterp met stabiliteit issues. In beide gevallen moeten in ieder geval ook bomen gekapt worden (- -). - Tevens kruist dit vrijliggende fietspad een bestaande duiker. Als het fietspad aan de westzijde wordt verbreed heeft dit mogelijk geen nadelige gevolgen voor de bestaand duiker (+/-). - De fietsstraat op de Kaagweg-zuid is te smal voor een fietsstraat, een fietsstraat dient minimaal 4,50 m te zijn i.p.v. 3,25 m (- -). - Tijdens de studiefase zijn er geen belemmeringen geconstateerd op het vlak van kabels en leidingen, hier en daar een kruisende kabel of leiding, maar geen grote verleggingen (+/-).	-

	- Geen lange procedures noodzakelijk, weinig risico op vertraging door bezwaar en beroep. Uitgangspunt is dat er wel bomen gekapt moeten worden maar dat er geen beschermde natuur aanwezig is en de functie van het park in stand blijft. (+-).	
Draagvlak	- Deze variant kan een interessante mogelijkheid zijn voor recreatief verkeer maar biedt weinig meerwaarde voor utilitair verkeer.	+/-
Kosten	- Investeringskosten : € 1.754.693,- - Instandhoudingskosten : € 1.462.876,-	
Ecologie	- Tijdelijke N-depositie op Natura 2000 in aanlegfase indien extra verharding noodzakelijk (-) - Tijdelijke verstoring door geluid in NNN indien extra verharding noodzakelijk (-) - Indien extra verharding en/of verlichting noodzakelijk: aantasting leefgebied vleermuizen aannemelijk (-)	-
Risico's	Onderstaand nog een kort overzicht van de belangrijkste risico's: - Natuur: Aanpassing in Duinpark. - Natuur: Kappen van bomen. - Verkeersveiligheid: Fietsstraat te smal. - Verkeer: Route wordt mogelijk i.v.m. sociale veiligheid niet gebruikt op (donkere) winterdagen Het gehele risicodossier is in **bijlage G** weergegeven.	

Tabel 4: Beoordeling variant 3.1

6.6. Variant 3.2 : Creutzberglaan

Criteria	Beoordeling	
Directheid & aantrekkelijkheid	- De rijafstand is groter dan de bestaande routes (2666 meter) (-). - Reistijd: Ten opzichte van de bestaande routes neemt de reistijd toe (> 1 minuut) (--) - Er zijn twee kruisingen met de N197 ter hoogte van rotondes (potentiële stop). Dit is gelijk aan de bestaande route. (+/-) - Er is op deze route sprake van relatief veel zijwegen/uitritten (>50) wat ongunstig is voor de doorrijsnelheid en aantrekkelijkheid voor fietsers. (--) - De variant kent veel attentie behoevende 'obstakels' in de vorm van parkeerplaatsen/uitritten (--) - De route heeft een neutrale (grotendeel bebouwde) uitstraling. (+/-) - De route is overzichtelijk met betrekking tot routeverloop/wayfinding (+)	--
Sociale veiligheid	- Fietsers en gemotoriseerd verkeer delen de rijbaan, waardoor veel sociale controle is op de weg. (++) - Er is over een groot deel van de route sprake van bebouwde (woon)omgeving, waardoor de sociale controle vanuit bewoners/directe omgeving hoog is.(+) - Er is verlichting aanwezig op de route (++).	++
Verkeersveiligheid	- Er zijn twee kruisingen (rotonde Zeestraat en - Plesmanweg) met de N197. Dit is gelijk aan de bestaande route. (+/-) - De variant bestaat geheel uit fietsstraat, waarbij medegebruik met gemotoriseerd verkeer plaatsvindt. Daarbij is risico op conflict met gemotoriseerd verkeer (+/-) - De variant heeft veel conflictpunten (>50) met uitritten of zijwegen (--) - Er liggen haakse parkeerplaatsen en parkeervakken op straat op het tracé. Hierdoor is relatief veel risico op conflict (aanrijding of openslaande deuren) (--). - Indien parkeren niet wordt verplaatst, kan geen verkeersveilige fietsstraat worden gerealiseerd. (--)	- -
Inpassing	- Deze variant betreft de optimalisatie van het gebruik van de bestaande weg als hoofd fietsverbinding langs de Creutzberglaan (+/-) - De nieuwe inrichting van de rijbaan is in deze variant zeer nadelig voor de al hoge parkeerdruk. Op de fietsstraten van de Creutzberglaan-midden en -zuid wordt een deel van de parkeervakken opgeheven* om een fietsstraat in te kunnen passen (- -). *Zonder het opheffen van parkeerplaatsen zijn fietsstraten niet inpasbaar en is de variant qua fietsverbinding niet wenselijk. Andersom geredeneerd is het verwijderen van parkeervakken een onoverkomelijk probleem voor de bewoners. Wil deze variant haalbaar zijn, dan dient elders parkeerruimte te worden gevonden. - Er wordt in deze variant geen verbreding toegepast, dus geen nadelige gevolgen voor duikers of overige kunstwerken (+/-) - Tijdens de studiefase zijn er enkele belemmeringen geconstateerd op het vlak van kabels en leidingen. Hier en daar een kruisende kabel of leiding en een langriool in het hart van de rijbaan (-). - Weinig vergunningen vereist, alleen korte procedures (+).	- -

Draagvlak	- Vanwege de hoge parkeerdruk zal deze variant veel weerstand vanuit de omgeving/bewoners ondervinden. Immers zullen parkeerplaatsen moeten wijken om deze variant in te passen. Aanvullend geniet deze variant ook geen voorkeur vanwege de nabijheid van de snelfietsroute, waardoor de meerwaarde beperkt is.	- -
Kosten	- Investeringskosten : € 1.893.803,- - Instandhoudingskosten : € 1.941.869,-	
Ecologie	- Geen effecten op beschermde gebieden en soorten zolang geen gebouwen of groen worden verwijderd (+/-) - Tijdelijke N-depositie op Natura 2000 en NNN bij aanpassing verharding (-)	+/-
Risico's	Onderstaand nog een kort overzicht van de belangrijkste risico's: - K&L: Weerstand rioolbeheerder tegen asfalt boven de riolering. - Weerstand omwonenden: Weerstand omgeving voor inpassing/aanpassing van bestaande openbare inrichting. Al aanwezige hoge parkeerdruk en de toename van parkeerdruk door het verwijderen van bestaande parkeervakken. En daarbij een toename van het aantal fietsers. - Verkeersveiligheid: Parkeervakken in een fietsstraat dragen niet bij aan een verkeerveilige inrichting van de fietsverbinding. Het gehele risicodossier is in **bijlage G** weergegeven.	

Tabel 5 : Beoordeling variant 3.2

6.7. Beoordeling (trade-off matrix)

In onderstaande Tabel 7 is de eindbeoordeling op hoofdthema's weergegeven. De scoring is in Tabel 6 weergegeven. Daarin is tevens de getal score weergegeven die is gebruikt om tot het eindoordeel te komen. Er is in deze fase geen weging aan de verschillende criteria gegeven.

Score	Betekenis	Getal score
--	Erg slecht	0
-	Slecht	1
+/-	Neutraal	2
+	Goed	3
++	Erg goed	4

Tabel 6 : Scores , betekenis en getal score

Criterium	Variant 1: West N197	Variant 2: Oost N197	Variant 3.1: Duinpark	Variant 3.2: Creutzberglaan
Directheid & aantrekkelijkheid	++	+	-	--
Sociale veiligheid	+/-	+/-	--	++
Verkeersveiligheid	+	+	-	--
Inpassing	--	-	-	--
Draagvlak	+/-	+	+/-	--
Kosten	Investeringskosten : € 2.426.738,- Instandhoudingskosten: € 1095.799,-	Investeringskosten : € 1.854.170,- Instandhoudingskosten: € 1.257.280,-	Investeringskosten : € 1.754.693,- Instandhoudingskosten: € 1.462.876,-	Investeringskosten : € 1.893.803,- Instandhoudingskosten: € 1.941.869,-
Ecologie	-	-	-	+/-
Eindoordeel/score	12	13	6	6

Tabel 7 : Eindbeoordeling (TOM)

7 Conclusie en aanbevelingen

7.1. Conclusie

Tijdens het onderzoek zijn er verschillende varianten beschouwd voor de inpassing van de missende fietsverbinding langs de N197. Uit de afweging blijkt dat het inzetten van bestaande routes (variant 3.1 en 3.2) niet het gewenste resultaat zal bereiken en dat er daadwerkelijk een oplossing gezocht dient te worden parallel aan de N197 (varianten 1 en 2).
De opties langs de N197 kennen hun eigen plussen en minnen, die in de uitwerking in alle gevallen aandacht behoeven. Op basis van de afweging (TOM) adviseren wij variant 2 (Oost N197) nader uit te werken als voorkeursvariant. Belangrijkste reden is dat dit één van de twee meest logische routes is, de veiligheid goed scoort, de kosten optimaal zijn en grondeigendom geen onoverwinbaar obstakel lijkt.

Een aantal elementen moet in de voorkeursvariant-fase nog onderzocht worden, met name:
- Ecologie: Deze variant ligt deels in NNN-gebied met daarbij de opmerking dat volgens het bestemmingsplan het fietspad grotendeels (90%) in de bestemming verkeer ligt en de zaksloot in de bestemming natuur. Uitgezocht dient te worden of de gewenste variant vergunbaar is.
- Inpasbaarheid: Afstemming HHNK over de inpassing van de zaksloot en het aanpassen van de legger om de ingraving te beperken.
- Inpasbaarheid bermbeveiliging: Aanpassing objectafstand bermbeveiliging en wijziging type bermbeveiliging (breedte en soort). i.r.t. de ERBI om de ingraving te beperken. Hierbij dient de verkeersveiligheid in acht te worden genomen.
- Kosten: Nader uitwerken van de raming en nagaan of er budget is binnen de provincie.

Gezien de scores in de Trade-of-matrix worden de andere varianten niet gezien als kans hebbend gekwalificeerd, met name om de volgende redenen:
- Variant 1, N197-west: Onteigenen van Tata Steel terrein(hoge kosten en doorlooptijd als Tata niet meewerkt), onveilige fiets oversteek inrit Scheybeeck en grotere impact qua grondwerk / afgraven duin / terrein Scheybeeck.
- Variant 3.1, Duinpark: De sociale veiligheid van het zuidwestelijk deel is erg laag, mogelijk wordt daardoor de route minder goed gebruikt. Daarnaast is de route onoverzichtelijk door de veelheid aan bochten en slingers en heeft de route veel aansluiting van kavels.
- Variant 3.2, Creutzberglaan: De extra hoge parkeerdruk door het verwijderen van parkeervakken, (het verwijderen van deze parkeervakken maakt deze variant bijna onmogelijk),de verkeersveiligheid van parkeren langs een fietsstraat en deze variant boekt geen extra reistijdwinst t.o.v. de ander routes.
- Voor variant 3.1 en 3.2 geldt dat, hoewel het opwaarderen van deze routes gunstig is voor het fietsgebruik, deze verbindingen geen invulling geven aan de ‘missing link’. Het ontbreken van een fietsverbinding langs de N197 kan als belangrijkste aanleiding voor deze haalbaarheidsstudie worden beschouwd. De toegevoegde waarde van 3.1. en 3.2 is in dat perspectief laag te noemen en het risico is aanwezig dat in de toekomst alsnog de roep om een fietsroute langs de N197 terug gaat komen.

7.2. Aandachtspunten nadere uitwerking

Een aantal zaken dienen in een later stadium uitgezocht te worden (niet limitatief!). Hierbij zijn een aantal onderdelen buiten de huidige project afbakening.

- Afstemming voor gebruik gronden gemeente Beverwijk (waar nodig)
- Rioleringsplan / hemelwaterafvoer
- Bewegwijzering- & Bebordingsplan
- Nadere afstemming hoogheemraadschap HHHNK inzake de watergangen, HWA en watercompensatie.
- Ondergrondse infrastructuur K&L (wordt in afwegingskader wel meegenomen)
- Landschappelijke inpassing en ecologie (afwegingskader)
- Nadere bepalingen betreffende begrenzing NNN
- Optimalisatie schetsontwerp : fase 2

Afhankelijk van de uitkomst van de “Go-No Go ”vanuit de provincie Noord-Holland zullen wij in overleg de vervolgactiviteiten bepalen.

BIJLAGEN

A. Ecologisch rapport : Natuurtoets

B. Vergunningenscan

C. Ontwerptekeningen (Variant 1 en 2)

D. Inventarisatie bestaande routes (Variant 3.1 en 3.2)

E. Analyse reistijden

F. Klanteisen en wensen / Stakeholder gesprekken

G. Risicodossier

H. Kostenramingen

Bijlage A: Ecologisch rapport (Natuurtoets)

FIETSKNELPUNT N197

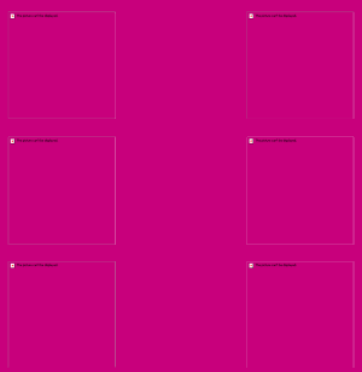
Natuurtoets Ontbrekende schakel Beverwijk

30 september 2022

RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM	30 september 2022
PROJECT	20220695
PROJECTLEIDER	ir. H.G. van der Aa
OPDRACHTGEVER	lv-Infra b.v.
AUTEUR	ir. H.G. van der Aa





INHOUD

1. Natuur **4**

1.1 Toetsingskader 4
1.1.1 Wet natuurbescherming 4
1.1.2 Spoedwet aanpak stikstof 7
1.1.3 Wet stikstofreductie en natuurverbetering 7
1.1.4 Natuurnetwerk Nederland 7

1.2 Onderzoeksmethode en criteria 8
1.2.1 Inleiding 8
1.2.2 Afbakening mogelijke effecten 8

1.3 Referentiesituatie 11
1.3.1 Inleiding 11
1.3.2 Natura 2000 11
1.3.3 Natuurnetwerk Nederland 13
1.3.4 Beschermde en/of bijzondere soorten 14

1.4 Effectbeschrijving Natura 2000 16
Verstoring door geluid 16
Verstoring door licht 17

1.5 Effectbeschrijving Natuurnetwerk 18
Verstoring door licht 19

1.6 Effectbeschrijving beschermde soorten 20

Bijlage 1 Bronnenoverzicht **22**

1. NATUUR

1.1 Toetsingskader

1.1.1 Wet natuurbescherming

In Nederland hebben diverse natuurgebieden een beschermde status onder de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb). Daarbij zijn twee soorten beschermingen te onderscheiden:

- Natura 2000-gebieden;
- Bijzondere nationale natuurgebieden.

Natura 2000-gebieden

Natura 2000 richt zich op het behoud en de ontwikkeling van natuurgebieden in heel Europa. Natura 2000 is de overkoepelende naam voor gebieden die worden beschermd vanuit de Vogel- en Habitat-richtlijn. Volgens deze Europese richtlijnen moeten lidstaten specifieke diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving (habitat) beschermen om de biodiversiteit te behouden. Voor Nederland gaat het om ruim 160 gebieden. Alle Natura 2000-gebieden liggen binnen het Nationaal Natuurnetwerk. In het aanwijzingsbesluit staat welke doelen Nederland nastreeft voor een bepaald gebied, bijvoorbeeld welke planten en dieren bescherming verdienen. Vervolgens komt er in nauw overleg met betrokken partijen een beheerplan, waarin onder andere staat beschreven welke maatregelen nodig zijn om de doelen te behalen.

Wettelijk kader

De Wnb

- verankert de Europese gebiedsbescherming van Natura 2000, bestaande uit Speciale Beschermingszones (SBZ's) op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, in de Nederlandse wetgeving;
- vormt de wettelijke basis voor de aanwijzingsbesluiten met instandhoudingsdoelstellingen;
- legt de rol van bevoegd gezag voor verlening van vergunningen meestal bij de provincies.

Voor Natura 2000-gebieden gelden onder meer de volgende verplichtingen.

- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Bevoegde nationale instanties geven slechts toestemming voor het plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.
- Als een plan of project om dwingende reden van groot openbaar belang toch moet worden gerealiseerd, terwijl significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) bewaard blijft.

In artikel 2.,7, eerste lid, van de Wnb is de habitattoets voor het vaststellen van een bestemmingsplan neergelegd.
Artikel 2.7, eerste lid, van de Wnb luidt als volgt:

Een bestuursorgaan stelt een plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, uitsluitend vast indien is voldaan aan artikel 2.8, met uitzondering van het negende lid.

Artikel 2.8 van de Wnb luidt als volgt:

1. Voor een plan als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, of een project als bedoeld in artikel 2.7, derde lid, onderdeel a, maakt het bestuursorgaan, onderscheidenlijk de aanvrager van de vergunning, een passende beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.
2. In afwijking van het eerste lid hoeft geen passende beoordeling te worden gemaakt, ingeval het plan of het project een herhaling of voortzetting is van een ander plan, onderscheidenlijk project, of deel uitmaakt van een ander plan, voor zover voor dat andere plan of project een passende beoordeling is gemaakt en een nieuwe passende beoordeling redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren over de significante gevolgen van dat plan of project.
3. Het bestuursorgaan stelt het plan uitsluitend vast, en gedeputeerde staten verlenen voor het project, bedoeld in het eerste lid, uitsluitend een vergunning, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.
4. In afwijking van het derde lid kan, ondanks het feit dat uit de passende beoordeling de vereiste zekerheid niet is verkregen, het plan worden vastgesteld, onderscheidenlijk de vergunning worden verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:
   a. er zijn geen alternatieve oplossingen;
   b. het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
   c. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.
5. Ingeval het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, significante gevolgen kan hebben voor een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort in een Natura 2000-gebied, geldt, in afwijking van het vierde lid, onderdeel b, de voorwaarde dat het plan, onderscheidenlijk het project nodig is vanwege:
   a. argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, of
   b. andere dwingende redenen van openbaar belang, na advies van de Europese Commissie.
6. Een advies van de Europese Commissie als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b, wordt door de Minister gevraagd. Het bestuursorgaan, onderscheidenlijk gedeputeerde staten doen daartoe een verzoek aan de Minister.
7. Compenserende maatregelen als bedoeld in het vierde lid, onderdeel c, maken onderdeel uit van het plan, onderscheidenlijk de verplichting om deze maatregelen te treffen maakt onderdeel uit van de vergunning voor het project, bedoeld in het eerste lid. Het bestuursorgaan dat het plan vaststelt meldt, onderscheidenlijk gedeputeerde staten melden de compenserende maatregelen aan Onze Minister, die de Europese Commissie van de maatregelen op de hoogte stelt.
8. Ingeval een compenserende maatregel voorziet in de ontwikkeling of verbetering van leefgebieden voor vogels, natuurlijke habitats of habitats voor soorten buiten een Natura 2000-gebied, draagt Onze Minister ervoor zorg dat deze leefgebieden of habitats een Natura 2000-gebied, of een onderdeel van een Natura 2000-gebied worden.

Een passende beoordeling is verplicht als een plan, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor de betrokken Natura 2000-gebieden.[1)] Voor de inschatting van de effecten die een plan kan hebben, moet de significantie worden beoordeeld in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, die voor kwalificerende soorten en habitats zijn geformuleerd. Als niet op grond van objectieve gegevens op voorhand significante gevolgen op een Natura 2000-gebied zijn uitgesloten, moet een passende beoordeling worden gemaakt.[2)] In de passende beoordeling worden de effecten op Natura 2000-gebieden nader onderzocht. Vervolgens kan een bestemmingsplan slechts worden vastgesteld indien is verzekerd dat ook bij een maximale invulling van het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet worden aangetast.

1) Art. 2.8, tweede lid, van de Wnb.
2) ABRvS 23 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1421.

Wat is significant?
Het begrip significant speelt een sleutelrol bij het beoordelen van de vergunbaarheid van een ingreep in het kader van de Wet natuurbescherming. In de factsheet nr. 25: "*'Significantie' bij beoordeling van gevolgen voor Natura 2000-gebieden*" geeft de Commissie voor de Milieueffectrapportage aan op welke wijze het begrip significantie moet worden geïnterpreteerd bij een dergelijke toetsing.
De beoordeling of een effect al dan niet significant is, wordt benaderd vanuit de instandhoudingsdoelstellingen. Deze zijn vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten voor de Natura 2000-gebieden. Er zijn instandhoudingsdoelstellingen voor habitattypen en voor soorten.

- Voor habitattypen gaat het om behoud of uitbreiding van de oppervlakte en/of behoud of verbetering van de kwaliteit.
- Voor soorten gaat het om behoud of uitbreiding van de oppervlakte van het leefgebied, behoud of verbetering van de kwaliteit van het leefgebied en behoud of uitbreiding van de populatieomvang.

Als uit de Passende beoordeling blijkt dat een instandhoudingsdoel door het project of plan (mogelijk) niet gehaald wordt, wordt het effect als significant beschouwd.

Soorten
In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

<u>Uitwerking Verordening uitvoering Wet natuurbescherming provincie Noord-Holland</u>
In het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingerichte of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage 3 bij deze verordening. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ondergrondse woelmuis, ree, rosse woelmuis, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos en woelrat.

1.1.2 Spoedwet aanpak stikstof

Op 1 januari 2020 is de Spoedwet aanpak stikstof aangenomen. De Spoedwet bevat instrumenten om vergunningverlening voor (specifieke) projecten makkelijker te maken. Momenteel geldt het volgende kader:

- op basis van de Wet natuurbescherming[3] is een vergunning vereist voor projecten die mogelijk een significant negatief effect kunnen hebben op een Natura 2000-gebied. Uitzondering hierop zijn projecten waarbij kan worden uitgesloten dat significante negatieve effecten optreden: hiervoor vervalt als gevolg van de spoedwet de vergunningsplicht. Indien een hoogste bijdrage van niet meer dan 0,0049 mol/ha/jaar berekend wordt kan worden uitgesloten dat er significant negatieve effecten optreden;
- indien een vergunning is vereist, omdat niet kan worden uitgesloten dat mogelijke significante effecten optreden, dient tevens een passende beoordeling te worden opgesteld om in beeld te brengen of er daadwerkelijk significante negatieve effecten aan de orde zijn. In een passende beoordeling mogen tevens mitigerende maatregelen betrokken worden. Indien geen significante effecten aanwezig zijn, dan kan een vergunning verkregen worden;
- indien uit de passende beoordeling blijkt dat significante effecten niet zijn uit te sluiten, dan is een vergunning enkel mogelijk met het doorlopen van een ADC-toets. Hier moet worden aangetoond dat er geen (A)lternatieven zijn, het project in het kader van een (D)wingende reden van groot openbaar belang is en dient (C)ompensatie plaats te vinden.

1.1.3 Wet stikstofreductie en natuurverbetering

De Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) is per 1 juli 2021 van kracht en regelt een vrijstelling van de vergunningplicht in artikel 2.7 lid 2 Wnb voor de aanlegfase van bouwwerkzaamheden. De vrijstelling is verder uitgewerkt in het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn). Eventuele stikstofeffecten van de aanlegfase behoeven daarom niet meer te worden berekend en beoordeeld. Deze vrijstelling geldt alleen voor de effecten als gevolg van stikstofdepositie en niet voor eventuele andere effecten als gevolg van aanlegwerkzaamheden op Natura-2000 gebieden, zoals verdroging, verstoring etc.

1.1.4 Natuurnetwerk Nederland

Provinciale Verordening

Het rijksbeleid ten aanzien van de bescherming van soorten (flora en fauna) en de bescherming van de leefgebieden van soorten (habitats) is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De uitwerking van dit nationale belang ligt bij de provincies.

De provincie Noord-Holland werkt aan de aanleg van het Noord-Hollandse deel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) (voorheen bekend als Ecologische Hoofdstructuur, EHS). Dit doet zij samen met natuurbeherende organisaties, particuliere terreineigenaren zoals agrariërs, gemeenten en waterschappen. Door het NNN hebben dieren meer ruimte om zich te verspreiden, voedsel te zoeken en soortgenoten te vinden. Hierdoor nemen hun overlevingskansen toe. De ligging van het NNN is vastgelegd in de Structuurvisie. De ecologische ambitie van het NNN is opgenomen in het natuurbeheerplan. Ruimtelijke ontwikkelingen die de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland, natuurverbindingen en weidevogelleefgebieden aantasten, staat de provincie in beginsel niet toe. Hierop kan een uitzondering worden gemaakt wanneer de ontwikkeling een groot openbaar belang dient en er geen reële alternatieven zijn. Dit staat toegelicht in artikel 19 en 25 van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Als een ingreep wordt toegestaan, moet de initiatiefnemer de (potentiële) natuurwaarden die verloren gaan, op eigen kosten compenseren.

Ingrepen buiten het NNN hoeven niet te worden beoordeeld op hun effect voor de wezenlijke kenmerken en waarden binnen het NNN (TK29576, nr 12 en 15). Er geldt voor het NNN dus geen externe werking, zoals voor Natura 2000. Voor deze natuurtoets zal de invloed van het plan op het NNN wel in beschouwing worden genomen.

[3] Beleidsregel intern en extern salderen Noord-Holland.

1.2 Onderzoeksmethode en criteria

1.2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk vindt een afbakening van de effecten op beschermde gebieden en soorten plaats, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de effecten die zeker niet tot gevolgen zullen leiden en effecten waarbij dit niet op voorhand is uit te sluiten. De typen effecten waarbij dat laatste het geval is, worden in hoofdstuk 1.5 nader onderzocht.

Plan- en studiegebied

Het te onderzoeken gebied wordt aangeduid met twee termen. Het plangebied is het gebied waarbinnen de geplande ontwikkelingen plaatsvinden. Het gehele plangebied kan worden gebruikt voor het inrichten van werkterrein en op het hele terrein is mogelijk werkverkeer aanwezig voor aan- en afvoer van materialen. Daarnaast is er het gebied waar de effecten van de ontwikkelingen merkbaar zijn, het zogenaamde studiegebied. Voor de onderhavige natuurtoets is voor het studiegebied een zone van 100 meter rondom de tracévarianten aangehouden.

Beoordelingskader

Het beoordelingskader wordt gevormd door de belangrijkste aspecten uit de wet- en regelgeving en het beleid. In tabel 1 zijn deze deelaspecten opgenomen.

Tabel 1 Beoordelingscriteria

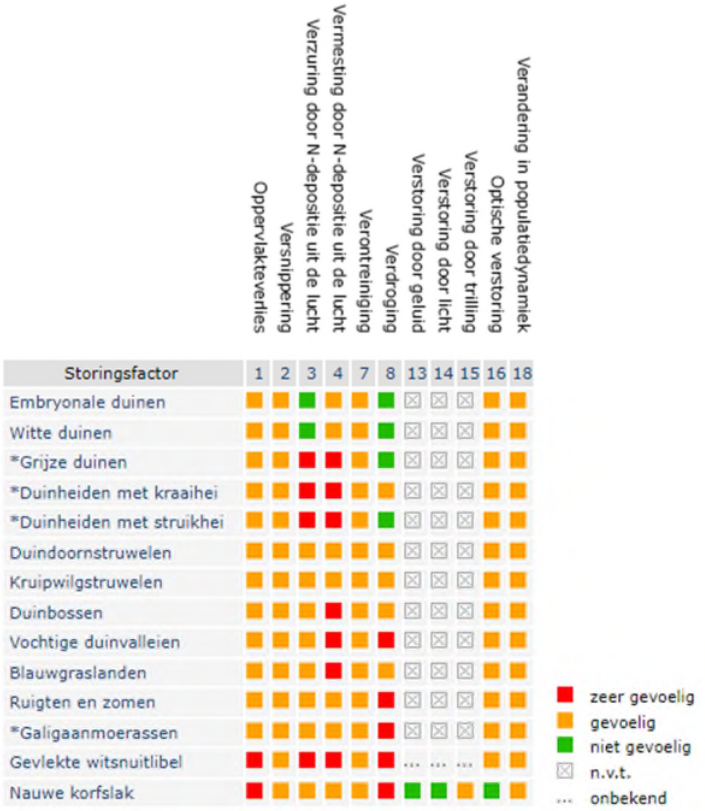
Thema	Aspect	Beoordelingscriterium	Kwalitatief of kwantitatief
Ecologie	Natura 2000	Effecten op instandhoudingsdoelen	Kwantitatief en Kwalitatief
	Natuurnetwerk	Effecten op wezenlijke kenmerken en waarden	Kwalitatief, deels kwantitatief
	Beschermde soorten	Kans op overtreding verbodsbepalingen tijdens aanlegfase en gebruiksfase	Kwalitatief

1.2.2 Afbakening mogelijke effecten

Beschermde gebieden

Als gevolg van de voorgenomen activiteit zijn verschillende effecten op de instandhoudingsdoelen van de beschermde gebieden en soorten mogelijk. Aan de hand van de Effectenindicator (website van het Ministerie van LNV) wordt aangegeven welke effecten al dan niet kunnen optreden als gevolg van het voornemen. Er wordt onderscheid gemaakt in de aanlegfase en de gebruiksfase. Daarbij gaat het om directe en indirecte effecten (externe werking). De effectenindicator geeft voor de combinatie Noordhollands Duinreservaat en weg de volgende potentiële effecten aan:

Figuur 1 Effectenindicator Noordhollands Duinreservaat en weg



De effecten op Natura 2000 worden ook representatief geacht voor de effecten op het Natuurnetwerk dat dezelfde habitats/natuurtypen omvat. De relevantie van genoemde potentiële effecten wordt hieronder nader bepaald.

1. Oppervlakteverlies:
   Het plangebied ligt buiten de begrenzing van de aangrenzende Natura 2000, maar overlapt afhankelijk van het te kiezen tracé wel met NNN-gebied; direct areaalverlies treedt hier dus mogelijk op. Dit aspect wordt daarom nader onderzocht.

2. Versnippering:
   Het voornemen vormt een barrière binnen en tussen NNN-gebieden. Het aspect versnippering wordt daarom nader onderzocht.

3. Verzuring en vermesting:
   Het voornemen leidt in de aanlegfase tot extra stikstofemissies door de inzet van machines. De habitats en leefgebieden in het aangrenzende Natura 2000-gebied zijn stikstofgevoelig en deels overbelast. In de volgende paragrafen wordt daarom nader ingegaan op het aspect vermesting/verzuring door stikstofdepositie in de aanlegfase.
   In de gebruiksfase wordt het fietspad uitsluitend gebruikt door voertuigen zonder verbrandingsmotor, zodat er in de gebruikfase geen sprake zal zijn van stikstofemissies en -deposities.

4. Verontreiniging:
   De aanleg van de fietsverbinding zal conform bestaande milieuregels worden uitgevoerd waardoor verontreiniging van bodem, water en lucht wordt voorkomen. Het gebruik van het fietspad leidt niet tot verontreiniging van de omgeving. Dit aspect wordt niet nader uitgewerkt.

5. Verdroging:
   De aanleg en het gebruik van de fietsverbinding leiden, afhankelijk van het te kiezen tracé, tot aanpassing van de ontwatering. Dit heeft effecten op het peil van oppervlaktewater of grondwater. Dit aspect wordt daarom nader beoordeeld.

6. Verstoring door geluid:
   Verstoring door aanlegwerkzaamheden en het gebruik van zwaar materieel zal mogelijk plaatsvinden. In de gebruiksfase is een toename van het geluidsniveau verwaarloosbaar ten opzichte van het bestaande verkeerslawaai op de aangrenzende wegen. De geluidseffecten van de aanlegwerkzaamheden op de nabijgelegen natuurgebieden worden daarom nader beschreven.

7. Verstoring door licht:
   Aangenomen wordt dat de aanleg van het fietspad zal plaatsvinden bij daglicht. Mocht dit niet het geval zijn dan voegt de inzet van extra verlichting geen extra verstoring toe op plaatsen waar reeds (veel) kunstlicht aanwezig is. Eventueel kunnen eisen worden gesteld aan het gebruik van kunstlicht in de aanlegfase. In de gebruiksfase zal het fietsverkeer geen extra lichtverstoring toevoegen ten opzichte van de bestaande lichtbronnen. De enige relevante vorm van lichtverstoring is het toevoegen van wegverlichting langs bestaande routes die nu nog onverlicht zijn. Dit kan met name voor vleermuizen negatieve effecten veroorzaken. De ecologische effecten daarvan worden daarom nader beschreven.

8. Verstoring door trillingen:
   Trillingen kunnen een bron van verstoring zijn voor diersoorten. Dosis-effectrelaties zijn hiervoor echter niet bekend. Eventuele trillingen worden verwacht als gevolg van bouwwerkzaamheden en zullen qua intensiteit zeer gering zijn. Ter vergelijking: trillingen van hei- of trilwerkzaamheden zijn waarneembaar tot circa 100 meter van de bron (Bron: funderingsbranche NVAF (Nederlandse Vereniging Aannemers Funderingswerken)). De aanlegwerkzaamheden in het kader van onderhavig project vinden op meer dan 100 meter afstand van Natura 2000-gebied plaats en lokaal op kortere afstand van het NNN. Dit verstoringseffect is op voorhand zeer gering en tijdelijk en zal van verwaarloosbare invloed zijn op beschermde gebieden of soorten. Dit aspect wordt daarom niet nader onderzocht.

9. Optische verstoring:
   De aanlegwerkzaamheden en het gebruik vinden plaats naast of ter plaatse van bestaande wegen en deels in een bestaand stedelijk gebied met vele verkeersbewegingen. Het is op voorhand uitgesloten dat de aanleg en het gebruik van de fietsverbinding hier enige relevante optische verstoring aan toevoegt. Dit aspect wordt niet nader onderzocht.

10. Verandering in populatiedynamiek:
    Dit effect treedt op indien er een direct effect is van een activiteit op de populatie-opbouw en/of populatiegrootte, bijvoorbeeld wanneer er sprake is van sterfte van individuen door wegverkeer. Gezien de bundeling van de fietsverbinding met bestaande wegen met (veel) verkeer is het op voorhand uitgesloten dat de aanleg en het gebruik van de fietsverbinding hier enige relevante verkeersterfte aan toevoegt. Dit aspect wordt daarom niet nader onderzocht.

Beschermde soorten

Op basis van bestaande gegevens en een veldbezoek door een ervaren ecoloog is bepaald of de aanleg en het gebruik van het fietspad mogelijk gevolgen heeft voor groeiplaatsen en/of vaste rust-, verblijfs- en voortplantingsplaatsen van beschermde soorten. De aard van deze effecten zijn in beginsel identiek als beschreven ten aanzien van beschermde gebieden.

Conclusie

Nader te onderzoeken ecologische effecten met betrekking tot beschermde gebieden betreffen derhalve oppervlakteverlies, versnippering, vermesting, verzuring, verdroging en verstoring door geluid en licht. Deze effecten kunnen verschillen tussen Natura 2000, het Natuurnetwerk en beschermde soorten.

1.3 Referentiesituatie

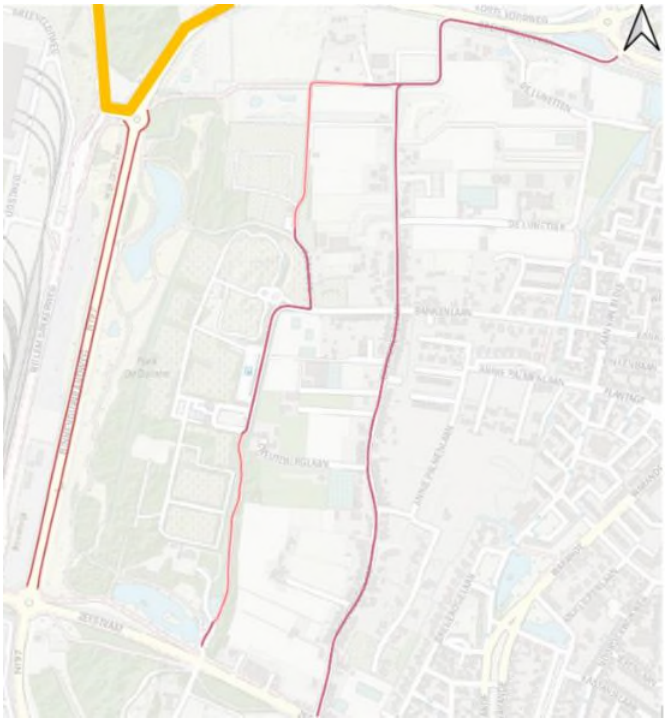
1.3.1 Inleiding

Deze paragraaf bestaat uit een analyse van de bestaande situatie in het nabijgelegen Natura 2000-gebied en het Natuurnetwerk. De beschrijving van de gebieden spitst zich toe op de mogelijke effecten die kunnen optreden.
In deze paragraaf wordt voor naastgelegen Natura 2000-gebied kort ingegaan op de instandhoudingsdoelen. Tevens wordt de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde en/of bijzondere soorten binnen het onderzoeksgebied beschreven.

1.3.2 Natura 2000

Het naastgelegen duingebied maakt onderdeel uit van Natura 2000 (zie figuur 2). In deze paragraaf worden de instandhoudingsdoelen van dit duingebied kort toegelicht.

Figuur 2 Ligging tracés (rood) ten opzichte van Natura 2000 (geel)



Noordhollands Duinreservaat

Het Noordhollands Duinreservaat is een karakteristiek voorbeeld van een Nederlands duinlandschap, zoals dat in de loop der eeuwen ontstaan is als gevolg van een samenloop van geologische, geomorfologische en klimatologische omstandigheden en menselijk handelen. Het is een biologisch, morfologisch, hydrologisch en landschappelijk geheel van duinen met natte en vochtige duinvalleien, duingraslanden, struwelen, bossen en ruigten. Het ligt op de overgang van de kalkrijke naar de kalkarme duinen. Het reservaat behoort in zijn algemeenheid tot de kalkrijke duinen; er is echter een verloop in kalkrijkdom te zien. Het meest noordelijke stuk, ten noorden van Bergen aan Zee, is, evenals het aangrenzende gebied Schoorlse duinen, kalkarm. De vegetatie weerspiegelt de kalkgehalten in de bodem: in het uiterst noordelijke deel komen kalkarme vegetaties met kraaiheide, kruipwilg, buntgras en dergelijke voor, ten zuiden van Bergen aan Zee overgaand in kalkrijke duingraslanden met duinsterretje en zeedorpenvegetaties, zoals bij Wijk aan Zee en Egmond aan Zee. Een aanzienlijk deel van het gebied is bebost met naaldbos en loofbos, die voor een deel zeer oud zijn.

Instandhoudingsdoelen

Het Noordhollands Duinreservaat is op 7 december 2004 aangemeld als Habitatrichtlijngebied. De kwalificerende habitats en soorten en de bijbehorende instandhoudingsdoelen zijn weergegeven in onderstaande tabel. In de laatste kolom is aanvullend tevens de kritische depositiewaarde per habitat en leefgebied voor stikstof weergegeven.

Tabel 2 Instandhoudingsdoelen Noord-Hollands duinreservaat

(bron: https://www.natura2000.nl/gebieden/noord-holland/noordhollands-duinreservaat)

	Populatie	Opper-vlakte	Kwaliteit	KDW (mol/ha/jr)
Habitattypen				
H2110 - Embryonale duinen		=	=	
H2120 - Witte duinen		>	>	1429
H2150 - Duinheiden met struikhei		=	=	1071
H2160 - Duindoornstruwelen		= (<)	=	2000
H2170 - Kruipwilgstruwelen		= (<)	=	2286
H6410 - Blauwgraslanden		>	>	1071
H7210 - Galigaanmoerassen		=	=	1571
H2130A - Grijze duinen , kalkrijk		>	>	1071
H2130B - Grijze duinen , kalkarm		>	>	714
H2190B - Vochtige duinvalleien , kalkrijk		>	=	1429
H2130C - Grijze duinen , heischraal		>	>	714
H2140A - Duinheiden met kraaihei , vochtig		=	>	1071
H2140B - Duinheiden met kraaihei , droog		=	=	1071
H2180A - Beboste duinen van het Atlantische, continentale en boreale gebied , droog		=	=	1071
H2180B - Beboste duinen van het Atlantische, continentale en boreale gebied, vochtig		=	>	2214
H2180C - Beboste duinen van het Atlantische, continentale en boreale gebied , binnenduinrand		=	=	1786
H2190A - Vochtige duinvalleien , open water		>	>	
H2190C - Vochtige duinvalleien , ontkalkt		=	=	1071
H2190D - Vochtige duinvalleien , hoge moerasplanten		>	>	>2400
H6430C - Ruigten en zomen , droge bosranden		=	=	
Habitatsoorten				
H1014 - Nauwe korfslak	=	=	=	1429
H1042 - Gevlekte witsnuitlibel	>	>	=	2100

Legenda	
=	Behoudsdoelstelling
>	Verbeter- of uitbreidingsdoelstelling
= (<)	Behoud oppervlakte, maar mag achteruit gaan ten gunste van een andere in besluit name genoemde waarde

Dit Natura 2000-gebied kent geen kwalificerende vogelsoorten, doch verschillende habitats kennen wel karakteristieke vogelsoorten (bron: habitatprofielen). Bij de ecologische toetsing worden de effecten op deze karakteristieke vogelsoorten beoordeeld. Rondom de tracés gaat het om duindoornstruwelen en duinbossen. Bij deze habitats zijn de volgende vogelsoorten karakteristiek:

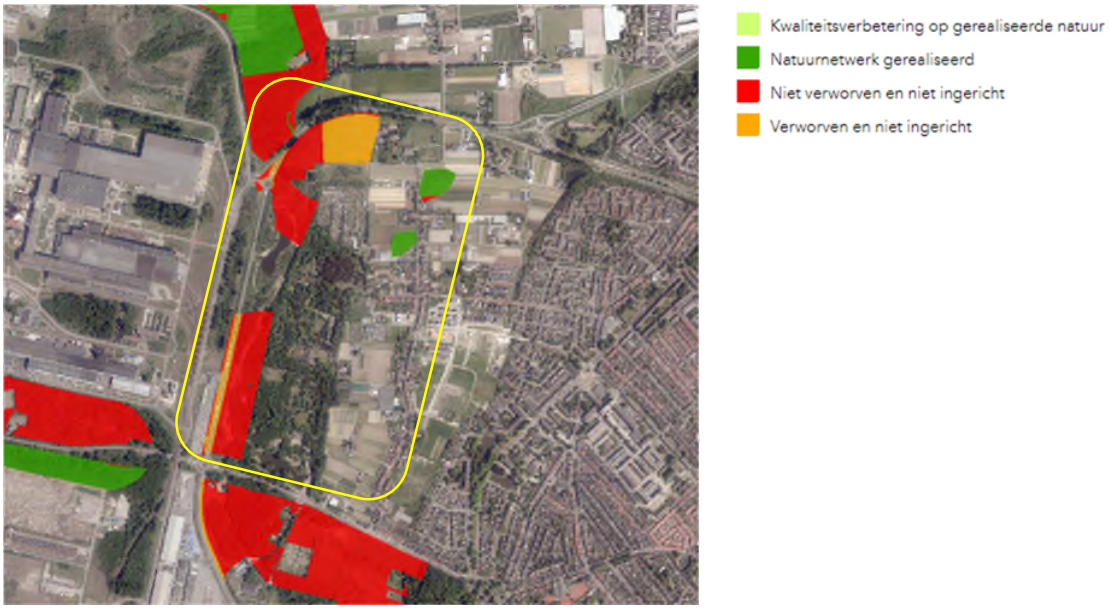
Tabel 3 Karakteristieke vogels Natura 2000-habitats

Habitat	Karakteristieke vogelsoorten
Duindoornstruwelen	nachtegaal
Duinbossen	grote bonte specht, houtsnip

1.3.3 Natuurnetwerk Nederland

Verschillende tracés liggen in of direct naast het NNN (zie figuur 3).

Figuur 3 Ligging onderzoeksgebied (geel) ten opzichte van Natuurnetwerk (bron: NNN voortgang en adres zoeker (noord-holland.nl))



Dit deel van het Natuurnetwerk maakt onderdeel uit van het deelgebied Westerhout en de Lunetten bij Beverwijk (N19). De verschillende deelgebiedjes vormen ecologische stapstenen in het tamelijk versnipperde duinlandschap rond Wijk aan Zee. Het onderzoeksgebied wordt aangeduid als de Nollen, een restant van de oude duinen. Door stuifduintjes is er hier reliëf aanwezig. De Nollen is onderdeel van natuurontwikkeling ter compensatie en mitigatie en voor de aanleg van de Randweg. Het gebied kent een afwisseling tussen struweel, opgaand bos, open zandige plekken en water. Ook zijn er zowel natte als drogere graslanden aanwezig. In de Nollen lopen een paar duinrellen en er is een duinmeertje aanwezig. Dit gebieden ligt tussen de provinciale weg en een woonwijk. Er zijn faunapassages onder de wegen aangelegd als combinatie van natte en droge passage. Op deze manier is het gebied verbonden met de omringende groengebieden en de groene natuurterreinen van TATA steel.

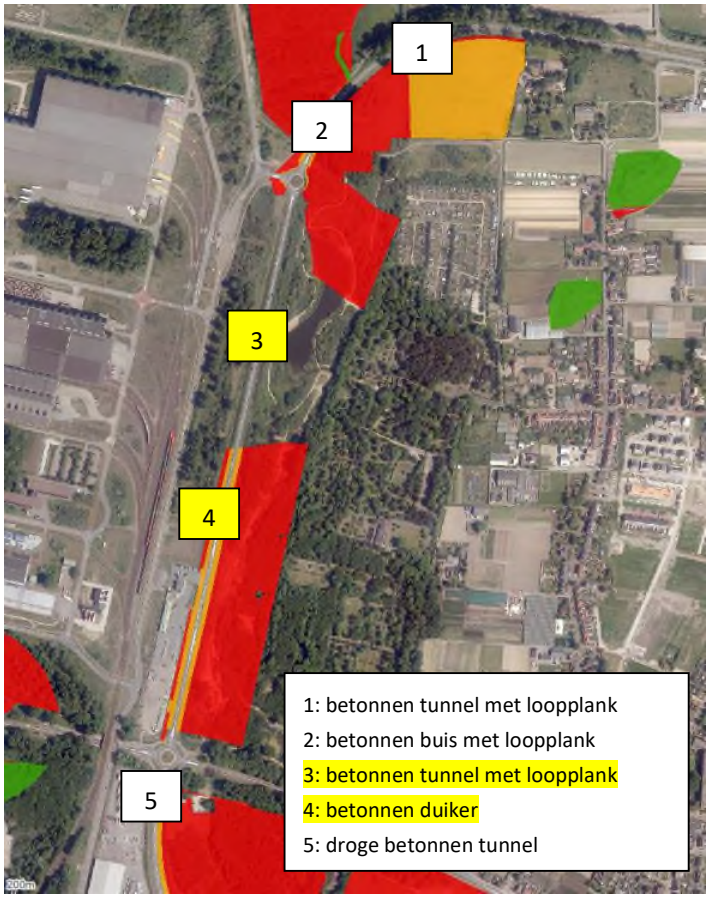
In dit deelgebied van het Natuurnetwerk worden de volgende natuurdoeltypen onderscheiden:

- N15.01 Duinbos en N17.03 Park- of stinzenbos
- N10.02 Vochtig hooiland
- N10.01 Nat schraalland
- N03.01 Beek en bron

De belangrijkste betekenis van het gebied bestaat uit de verbindende functie tussen de grote duingebieden hetgeen onder meer van belang is voor de zeldzame en zwaar beschermde soorten zandhagedis, rugstreeppad en boommarter. Vanwege het belang van de gebiedjes als stapstenen tussen de grote duingebieden is er zeker sprake van onvervangbaarheid (bron: Provincie Noord-Holland: Westerhout en de Lunetten bij Beverwijk (N19).

Figuur 4 laat de 5 eco-passages onder de N197 zien. Voor de onderhavige natuurtoets zijn alleen de passages 3 en 4 relevant.

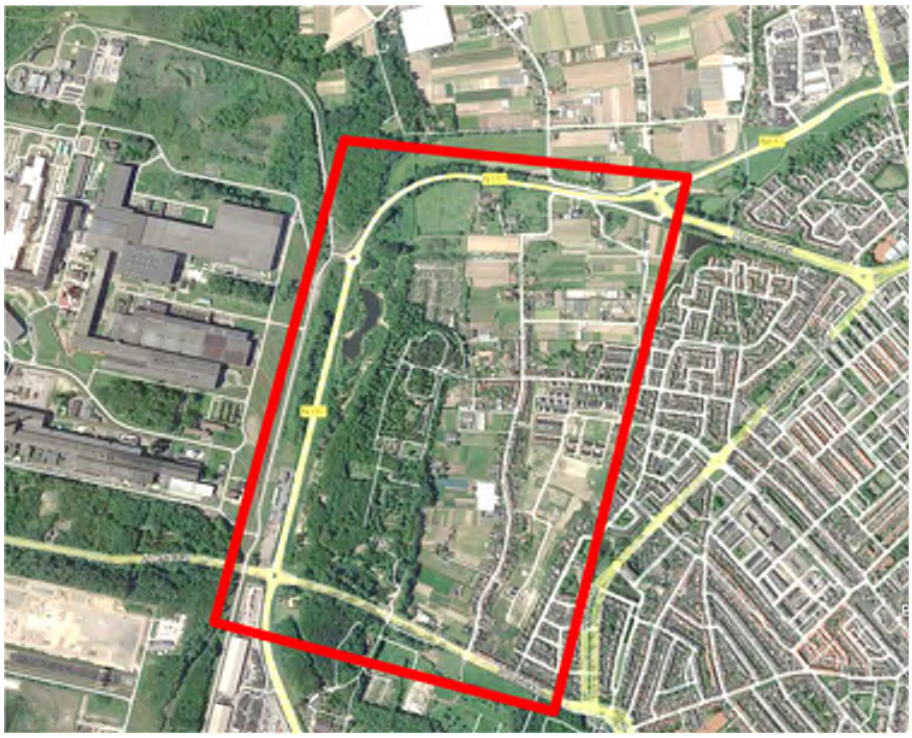
Figuur 4 Ligging relevante eco-passages in Natuurnetwerk (bron: provincie Noord-Holland)



1.3.4 Beschermde en/of bijzondere soorten

Voor de onderhavige natuurtoets is ten aanzien van beschermde en bijzondere soorten het onderzoeksgebied beschouwd zoals weergegeven in figuur 5. De aanwezigheid van beschermde en/of bijzondere (rode lijst)soorten is bepaald op basis van het rapport *Actualisatie Natuurwaarden in Beverwijk* (van der Goes en Groot, 2018) toegespitst op het onderzoeksgebied en aangevuld met gegevens van www.waarneming.nl uit de periode 2012 – 2022.

Figuur 5 Onderzoeksgebied (rood) beschermde en bijzondere soorten



Zoogdieren

Naast algemene soorten als konijn, haas, egel en mol zijn ook incidentele waarnemingen bekend van gewone dwergvleermuis en watervleermuis. Daarnaast zijn recent meerdere boommarters waargenomen, waaronder 2 verkeersslachtoffers. Dergelijke zoogdieren zijn meestal veel algemener dan op basis van zichtwaarnemingen of sporen kan worden vastgesteld, zeker in relatief groene gebieden die grenzen aan het duingebied. Het is daarom aannemelijk dat ook kleine marterachtigen (wezel, hermelijn, bunzing), vossen en meerdere soorten vleermuizen in het onderzoeksgebied aanwezig zijn. Alle genoemde soorten zijn wettelijk beschermd.

Amfibieën en reptielen

Uit het onderzoeksgebied zijn incidentele waarnemingen bekend van de algemene soorten gewone pad, bruine kikker en kleine watersalamander. Naar verwachting zijn deze soorten vrij algemeen, naast de groene kikker waarvan geen waarnemingen bekend zijn. Daarnaast zijn er uit 2013 twee waarnemingen van de zandhagedis en 1 waarneming van de rugstreeppad. Alle genoemde soorten zijn wettelijk beschermd.

Flora

Vanwege de nabijheid van het duingebied en het groene karakter met verschillende begroeiingstypen, water en oevers kent het onderzoeksgebied een grote diversiteit aan waargenomen plantensoorten (261 soorten in de periode 2012 – 2022). Daaronder bevinden zich verschillende typische duinsoorten (echt bitterkruid, gewone ossentong, slangenkruid, blaassilene, wondklaver, wilde reseda, duinroos) en stinzensoorten (hyacint, Italiaanse aronskelk, knikkende vogelmelk, oosterse sterhyacint, holwortel). Daarnaast zijn langs de N197 meerdere groeiplaatsen van de rietorchis bekend. Wettelijk beschermde soorten ontbreken in het gebied.

Vogels

Uit het onderzoeksgebied zijn waarneming van 93 inheemse vogelsoorten bekend uit de afgelopen 10 jaar. Vanwege de ligging nabij de kust betreft het voor een deel trekvogels uit Noord- en Oost-Europa die de kustlijn volgen en geen bijzondere binding hebben met het onderzoeksgebied. Daarentegen zijn er ook typische soorten van binnenduinrandbos en

bebouwd gebied aanwezig zoals bosuil, houtsnip, gierzwaluw, sperwer, appelvink, goudvink, groene en grote bonte specht, boomklever, vuurgoudhaan, nachtegaal etc. Ook ijsvogels worden regelmatig waargenomen langs de waterpartijen in het gebied.

Overig
Het groene karakter, de verschillende waterpartijen met redelijk tot goede waterkwaliteit en de gevarieerde flora maken het gebied geschikt voor een breed scala aan insecten, waaronder libellen, dagvlinders etc. Geen van deze soorten is wettelijk beschermd of staat op de rode lijst van bedreigde soorten.

1.4 Effectbeschrijving Natura 2000

In dit hoofdstuk worden de effecten op Natura 2000 onderzocht en beoordeeld. Hierbij wordt een relatie gelegd met de bestaande situatie zoals beschreven in de vorige paragraaf. De effectbeschrijving wordt waar mogelijk gekwantificeerd.

Geen van de tracés ligt binnen Natura 2000 en er is ook geen sprake van aantasting van de ruimtelijke samenhang binnen of tussen Natura 2000-gebieden. De effecten oppervlakteverlies en versnippering zijn ten aanzien van Natura 2000 dus niet aan de orde.

Verstoring door geluid

Aanlegfase
Vogels zijn in het algemeen gevoelig voor verstoring door geluid. De mate van gevoeligheid hangt onder andere af van het geluidsniveau, de duur van de verstoring, de periode en het tijdstip waarin verstoring plaatsvindt, de locatie en de gevoeligheid van de soort zelf. Geluid leidt niet zozeer tot schrikreacties bij vogels, maar verstoort de onderlinge communicatie. Om die reden houden vogels afstand tot met name permanente geluidsbronnen, zoals verkeer.
Voor vogels van bossen geldt een verstoringsdrempel van 42 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). In tabel 4 is de ligging van deze 42 dB(A)-contour aangegeven voor een aantal werkzaamheden.

Tabel 4 Ligging 42 dB(A)-contour bouwwerkzaamheden

Activiteit	Afstand 42 dB(A)-contour (m)
Ontgraven met 1 graafmachine	291
Compressor	221
12 vrachtwagens. per uur (24 bewegingen)	25

(bron: www.AV-consulting.nl)

Maatgevend voor de mate van verstoring is het werken met een graafmachine bij de varianten 1 en 2. Bij de andere varianten vindt geen geluidsverstoring van Natura 2000 plaats vanwege de grotere afstand. De maximale 42 dB(A)-contour bij de aanleg van variant 1 en 2 is weergegeven in figuur 6. Uit deze figuur blijkt dat de 42 dB(A)-contour voor een klein deel (2,8 ha) overlapt met Natura 2000. In deze zone zijn meerdere waarnemingen van karakteristieke vogels van duinbossen bekend (grote bonte specht en houtsnip) (bron: www.waarneming .nl).
Aangezien het hier gaat om een tijdelijke verstoring (enkele weken) van een relatief zeer klein deel van het Natura 2000-gebied zal dit verstoringseffect zeer gering en niet significant zijn. Om deze verstoring te voorkomen kunnen de werkzaamheden worden uitgevoerd in de maanden september t/m februari, buiten het kwetsbare broedseizoen. Een andere optie is de inzet van geluidsarm materieel.

Figuur 6 Maximale 42 dB(A)-verstoringscontour vogels a.g.v. aanlegwerkzaamheden (geel) t.o.v. Natura 2000 (paars)



Gebruiksfase

In de varianten 1 en 2 leidt het gebruik van het fietspad niet tot extra geluidsverstoring van Natura 2000 ten opzichte van het bestaande autoverkeer op de naastgelegen N197. Bij de overige varianten is de afstand tot Natura 2000 te groot voor extra geluidsverstoring.

Verstoring door licht

Aanlegfase

Aangenomen wordt dat de aanleg van het fietspad geheel bij daglicht zal plaatsvinden en er dus geen gebruik zal worden gemaakt van bouwlampen etc. In de aanlegfase ontbreekt verstoring door licht derhalve geheel.

Gebruiksfase

In de varianten 1 en 2 leidt het gebruik van het fietspad niet tot extra lichtverstoring van Natura 2000 ten opzichte van het bestaande autoverkeer en wegverlichting op de naastgelegen N197. Bij de overige varianten is de afstand tot Natura 2000 te groot en is er te veel tussenliggende opgaande bebouwing en beplanting voor extra lichtverstoring.

Vermesting en verzuring (stikstofdepositie)

Aanlegfase

Door de inzet van zwaar materieel en het woon-werkverkeer van werknemers is het zeker dat in de aanlegfase sprake zal zijn van een tijdelijke toename van de stikstofdepositie op (reeds overbelast) Natura 2000-gebied. Op dit moment is op grond van de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) de aanlegfase vrijgesteld van toetsing aan de Wet natuurbescherming, voor wat betreft het thema stikstof. Onduidelijk is of deze vrijstelling strijdig is met de Europese Habitatrichtlijn. Indien sprake zal blijken van strijdigheid dan dient de tijdelijke stikstofdepositie berekend en ecologisch beoordeeld te

worden. Op voorhand kan reeds gesteld worden dat de tijdelijke depositie bij de varianten 1 en 2 (aanzienlijk) groter zal zijn dan bij de overige varianten. Dit vanwege de ingrijpender en omvangrijkere aanlegwerkzaamheden op kortere afstand.

Gebruikfase
Er van uitgaande dat de nieuwe fietsverbinding niet gebruikt zal worden door voertuigen met een verbrandingsmotor, zal er bij geen van de varianten sprake zijn van extra stikstofemissies en -deposities in de gebruiksfase.

Verdroging
Aanlegfase
Indien bij variant 2 de watergang verplaatst moet worden, impliceert dit graafwerkzaamheden naast Natura 2000. Afhankelijk van het seizoen en de duur van de werkzaamheden kan dit leiden tot tijdelijke verdrogingseffecten op Natura 2000. Significante effecten op verdrogingsgevoelige habitats (duinvalleien, bossen, graslanden) zijn daarbij niet op voorhand uitgesloten. Indien voor deze variant gekozen wordt geldt een nadere onderzoeksplicht (hydrologisch onderzoek en voortoets/passende beoordeling Natura 2000)
Bij de overige varianten is een dergelijk hydrologisch effect niet aan de orde.

Effecten in de gebruiksfase
In de gebruiksfase zullen geen verdrogingseffecten optreden.

1.5 Effectbeschrijving Natuurnetwerk

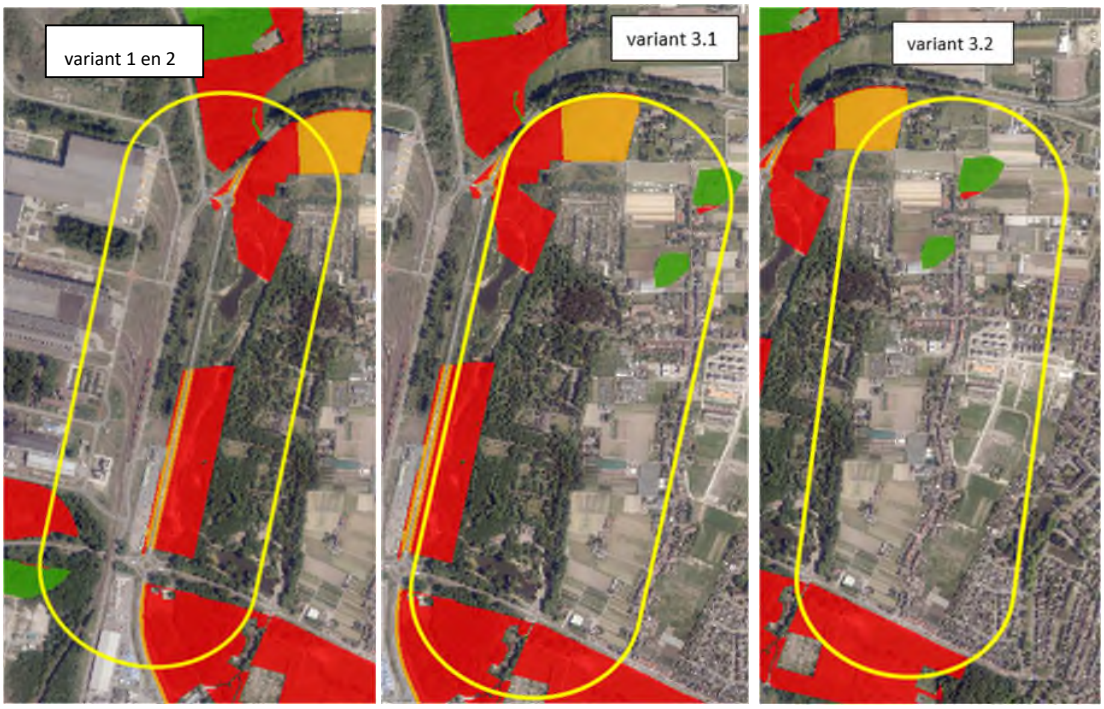
Hoewel het Natuurnetwerk juridisch gezien geen externe werking kent, zoals Natura 2000, worden in deze paragraaf de effecten van de aanlegfase en gebruiksfase beschreven voor een volledig beeld van de ecologische effecten van het fietspad. Deels zijn de effecten identiek aan de effecten op Natura 2000.

Oppervlakteverlies
Bij de varianten 1 en 2 zal er sprake zijn van oppervlakteverlies binnen het NNN. In beide gevallen gaat het op grond die nog niet als NNN is ingericht (zie ook figuur 3). Het areaalverlies is bij beide varianten vrijwel gelijk en zal elders gecompenseerd moeten worden. Het gaat daarbij om relatief eenvoudig te ontwikkelen bermvegetaties. Bij variant 2 is het areaalverlies iets groter doordat ook de bermsloot verlegd moet worden.
Bij de overige varianten is er geen sprake van oppervlakteverlies binnen het Natuurnetwerk.

Versnippering
De varianten 1 en 2 doorsnijden het NNN en een tweetal eco-passages onder de N197 (zie ook figuur 4). De samenhang binnen het NNN en het functioneren van de eco-passages wordt daardoor aangetast. Naar de mening van het regiebureau NNN van de provincie Noord-Holland (bevoegd gezag Natuurnetwerk) zijn deze stroken echter niet NNN waardig, omdat dit stuk veel te intensief wordt gebruikt voor recreatieve doeleinden.

Verstoring door geluid
De maximale 42 dB(A)-contour bij de aanleg van variant 1 en 2 is weergegeven in figuur 7. Uit deze figuur blijkt dat de 42 dB(A)-contour circa 13 ha overlapt met het NNN. Indien het bestaande fietspad bij variant 3.1 verbreed moet worden impliceert dat ook een iets groter tijdelijk verstoord areaal binnen het NNN. Variant 3.2 vergt aanpassing van de verharding en leidt eveneens tot een tijdelijke verstoring van het NNN.
Aangezien het bij alle varianten gaat om een tijdelijke verstoring (enkele weken) van een relatief klein deel van het NNN dat al verstoord wordt door recreatie en wegverkeerslawaai zal dit verstoringseffect zeer gering zijn en geen significante gevolgen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN. Om deze verstoring te voorkomen kunnen de werkzaamheden worden uitgevoerd in de maanden september t/m februari, buiten het kwetsbare broedseizoen. Een andere optie is de inzet van geluidsarm materieel.

Figuur 7 Maximale 42 dB(A)-verstoringscontour vogels a.g.v. aanlegwerkzaamheden (geel) t.o.v. NNN



Gebruiksfase

In de varianten 1 en 2 leidt het gebruik van het fietspad niet tot extra geluidsverstoring van het NNN ten opzichte van het bestaande autoverkeer op de naastgelegen N197. Bij de overige varianten is de extra verstoring eveneens verwaarloosbaar in vergelijking tot bestaand gebruik van de route en de directe omgeving.

Verstoring door licht

Aanlegfase

Aangenomen wordt dat de aanleg van het fietspad geheel bij daglicht zal plaatsvinden en er dus geen gebruik zal worden gemaakt van bouwlampen etc. In de aanlegfase ontbreekt verstoring door licht derhalve geheel.

Gebruiksfase

Bij geen van de varianten leidt het gebruik van het fietspad tot extra lichtverstoring van het NNN ten opzichte van het bestaande autoverkeer en wegverlichting.

Vermesting en verzuring (stikstofdepositie)

Het Natuurnetwerk is bij gelijke bodemtypen, waterhuishouding en habitats niet minder stikstofgevoelig dan Natura 2000. Daarom worden hieronder de effecten van extra stikstofdepositie beschreven.

Aanlegfase

Door de inzet van zwaar materieel en het woon-werkverkeer van werknemers is het zeker dat in de aanlegfase sprake zal zijn van een tijdelijke toename van de stikstofdepositie op (reeds overbelast) NNN. Op voorhand kan reeds gesteld worden dat de tijdelijke depositie bij de varianten 1 en 2 (aanzienlijk) groter zal zijn dan bij de overige varianten. Dit vanwege de ingrijpender en omvangrijkere aanlegwerkzaamheden. Omdat het echter gaat om een tijdelijke, waarschijnlijk vrij geringe depositie wordt aangenomen dat de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN niet significant worden aangetast.

Gebruikfase
Ervan uitgaande dat de nieuwe fietsverbinding niet gebruikt zal worden door voertuigen met een verbrandingsmotor, zal er bij geen van de varianten sprake zijn van extra stikstofemissies en -deposities in de gebruiksfase.

Verdroging
Aanlegfase
Indien bij variant 2 de watergang verplaatst moet worden, impliceert dit graafwerkzaamheden in het NNN. Afhankelijk van het seizoen en de duur van de werkzaamheden kan dit leiden tot tijdelijke verdrogingseffecten in het NNN. Significante effecten op verdrogingsgevoelige natuurtypen (duinvalleien, bossen, graslanden) zijn daarbij niet op voorhand uitgesloten. Indien voor deze variant gekozen wordt geldt een nadere onderzoeksplicht (hydrologisch onderzoek en ecologische beoordeling).
Bij de overige varianten is een dergelijk hydrologisch effect niet aan de orde.

Effecten in de gebruiksfase
In de gebruiksfase zullen geen verdrogingseffecten optreden.

1.6 Effectbeschrijving beschermde soorten

Effecten in de aanlegfase
De in het gebied aanwezige inheemse vogels zijn allen wettelijk beschermd. Door de aanlegfase buiten het broedseizoen op te starten wordt voorkomen dat in gebruik zijnde vogelnesten worden verstoord. Op deze wijze wordt overtreding van de Wet natuurbescherming met betrekking tot broedende vogels voorkomen.
Jaarrond beschermde nesten zijn met zekerheid afwezig rond de varianten 1 en 2 en zullen rond variant 3.2 (voor zover aanwezig) niet worden beïnvloed zolang rond dit tracé geen groen of gebouwen worden verwijderd. Onbekend is of rond variant 3.1 jaarrond beschermde nesten in bomen aanwezig zijn. Indien naast dit tracé bomen moeten worden verwijderd moet de aanwezigheid van dergelijke nesten nader worden onderzocht. Indien dergelijke nesten aanwezig zijn en worden geschaad is een ontheffing nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. Daarbij dient onder meer de dwingende reden van groot openbaar belang te worden aangetoond (veiligheid, volksgezondheid , natuur of milieu) en dient aangetoond te worden dat alternatieven ontbreken. Aan beide voorwaarden kan hier niet worden voldaan.

Bovenstaande conclusies zijn identiek voor vleermuizen. Rond de varianten 1 en 2 zijn verblijfplaatsen afwezig en rond variant 3.2 en zullen deze (voor zover aanwezig) niet worden beïnvloed zolang rond dit tracé geen groen of gebouwen worden verwijderd. Onbekend is of rond variant 3.1 verblijfplaatsen in bomen aanwezig zijn. Indien naast dit tracé bomen moeten worden verwijderd moet de aanwezigheid van dergelijke nesten nader worden onderzocht. Aanvullend geldt ten aanzien van vleermuizen dat intensivering van de verlichting in de aanlegfase rond variant 3.1 kan leiden tot aantasting van het leefgebied van deze lichtgevoelige soorten. Indien dergelijke verblijfplaatsen aanwezig zijn en worden geschaad is een ontheffing nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. Daarbij dient onder meer de dwingende reden van groot openbaar belang te worden aangetoond en dient aangetoond te worden dat alternatieven ontbreken. Aan beide voorwaarden kan hier niet worden voldaan.

Voor de overige soorten (marterachtigen, amfibieën) geldt dat deze mogelijk worden verstoord in de aanlegfase of dat verblijfplaatsen worden beschadigd of vernietigd. Nader veldonderzoek zal moeten uitwijzen of dergelijke verblijfplaatsen hier aanwezig zijn. Indien dergelijke verblijfplaatsen aanwezig zijn en worden geschaad is voor soorten waarvoor geen provinciale vrijstelling geldt (zie par 1.1) een ontheffing nodig in het kader van de Wet natuurbescherming. Voor deze categorie soorten gelden daarbij lichte voorwaarden.

Effecten in de gebruiksfase

Bij geen van de varianten leidt het gebruik van het fietspad tot extra verstoring van beschermde soorten ten opzichte van het bestaande autoverkeer en (recreatief) gebruik. Ten aanzien van vleermuizen geldt bij variant 3.1 dat intensivering van de verlichting langs de route kan leiden tot aantasting van het leefgebied van deze lichtgevoelige soorten. In dat geval zal een ontheffing in het kader van de Wnb moeten worden verkregen met hoge eisen ten aanzien van dwingende redenen van groot openbaar belang en het ontbreken van alternatieven.

Bijlage 1 Bronnenoverzicht

- Gies, T. (2007): 'Onderbouwing significant effect depositie op natuurgebieden' Alterra-rapport 1490.
- Van der Goes en Groot (2018): Actualisatie Natuurwaarden in Beverwijk
- Janssen, J. en J. Schamineé (2003): 'Europese Natuur in Nederland, Habitattypen'.
- Janssen, J. en J. Schamineé (2004): 'Europese Natuur in Nederland, Soorten van de Habitatrichtlijn'.
- Krijgsveld, K.L., (2008): 'Verstoringsgevoeligheid van vogels, update literatuurstudie naar de reactie van vogels op recreatie'.
- Livezey K. et al (2016), “Database of Bird Flight Initiation Distances to Assist in Estimating Effects from Human Disturbance and Delineating Buffer Areas”
- Reijnen, M. en R. Foppen (1992): 'Effect van wegen met autoverkeer op de dichtheid van broedvogels'.
- Tursic, A. et al (2012): “Vogels en geluid, Nieuwe methode effectbepaling geluid op vogels”
- https://calculator.aerius.nl/
- http://geodata.rivm.nl/gcn/
- www.synbiosys.alterra.nl/natura2000
- http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/effectenindicator
- www.waarneming.nl

Bijlage B: Vergunningenscan

Project: **Fietsknelpunt Beverwijk**
Onderdeel: **Inventarisatielijst vergunningprocedures**
Opgesteld door: **Wendy Westerduin**
Datum: **29-9-2022**
Traject: **1** **N197 westkant**

ACTIVITEIT	BESLUIT	WET- EN REGELGEVING	BEVOEGD GEZAG	proceduretijd (zonder verlenging)	Verlenging	OPMERKINGEN
Werkzaamheden						
Plaatsen bouwkeet, bouwbord, steiger, heistelling, hijskraan, damwand of andere hulpconstructies op of direct nabij het werkterrein	Omgevingsvergunning bouwen	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Vrijgesteld op basis van art. 2 lid 20 van bijlage II Bor, mits geplaatst op of in de onmiddelijke nabijheid van het terrein waarop die activiteit of werkzaamheid wordt uitgevoerd en zolang dit nodig is voor de uitvoering van het werk.
Plaatsen straatverlichting en straatmeubilair	Omgevingsvergunning bouwen	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Op basis van bijlage II Bor, artikel 2, lid 18 is straatmeubilair en een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van de verkeersgeleiding / verlichting van infrastructurele werken vrijgesteld.
Toepassen tijdelijke / definitieve verkeersmaatregelen / Afwijken van de verkeersregels	Verkeersbesluit BABW / Ontheffing RVV	Wegenverkeerswet, RVV	Gemeente Beverwijk	8 weken		
Afwijken van bestemmingsplan						
Aanleg fietspad binnen bestemming "Bedrijf"	Omgevingsvergunning strijdig gebruik	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	26 weken	6 weken	Een deel van het traject loopt door bestemmingsplan "Industrieterrein Tata Steel". Hier is geen openbaar fietspad toegestaan. Omdat er geen afwijkingsmogelijkheid is opgenomen in het bestemmingsplan moet hier een uitgebreide procedure voor gevolgd worden.
Wet Natuurbescherming						
Activiteiten met effect op de beschermde planten of dieren	Ontheffing Wnb beschermde soorten	Wet natuurbescherming (hst 3)	Provincie Noord-Holland	13 weken	7 weken	Om vast te stellen of sprake is van aanwezigheid van en effecten op beschermde flora of fauna moet een ecologisch onderzoek worden uitgevoerd.
~~Werkzaamheden invloed op Natura 2000-gebied~~	~~Wnb-vergunning~~	~~Wet natuurbescherming (art. 2.7 lid2)~~	~~Provincie Noord-Holland~~	~~26 weken~~	~~6 weken~~	De locatie ligt op korte afstand van Natura 2000-gebied. De gebruiksfase zal naar verwachting weinig tot geen effecten hebben op het Natura 2000-gebied, maar de aanlegfase kan wel negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie hebben. ***Vooralsnog is beschouwen van de aanlegfase niet verplicht, maar dit beleid ligt onder vuur.***
Graafwerkzaamheden						
~~Ontgrondingen~~	~~Ontgrondingsvergunning~~	~~Ontgrondingenwet Omgevingsverordening NH2020~~	~~Provincie Noord-Holland~~	~~26 weken~~	~~6 weken~~	Geen vergunningplicht bij: - ontgrondingen ten behoeve van het aanleggen of **wijzigen van watergangen**, waarbij niet meer dan 10.000 m3 oppervlaktedelfstoffen wordt ontgraven* - ontgrondingen ten behoeve van het **maken of wijzigen van openbare wegen, straten, pleinen**, waarbij de diepte van de ontgronding niet meer dan 3,00 m bedraagt * niet van toepassing als in een tijdsbestek van 12 maanden door cumulatie van ontgrondingen ten behoeve van hetzelfde project meer dan 10.000 m3 oppervlaktedelfstoffen wordt ontgraven.

~~Ontgrondingen~~	~~M.e.r.-beoordelingsbesluit~~	~~Besluit milieueffectrapportage~~	~~Provincie Noord-Holland~~	~~6 weken~~		M.e.r. beoordeling alleen nodig wanneer ontgronding vergunningplichtig is
Verleggen watergang						
Dempen bestaande watergang	Watervergunning dempen	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2016	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	
Graven nieuwe watergang	Watervergunning graven	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2017	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	
Dam met duiker aanleggen, wijzigen of verwijderen.	Watervergunning dam met duiker	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2018	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	Ten behoeve van het fietspad moet een watergang worden verlegd inclusief duikers en wordt een watergang doorkruist, waarbij mogelijk een dam met duiker moet worden aangelegd of gewijzigd.
Bomen kappen						
Verwijderen bestaande bomen	Omgevingsvergunning kappen/kapmelding	Kapverordening- artikel 2 Kapverbod Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Het kapverbod geldt alleen voor bomen die zijn opgenomen op de lijst monumentale bomen van Beverwijk -> *lijst niet gevonden, overleg met gemeente* Houtopstanden in openbaar gebied vallen onder gezag van de gemeente: *overleg met gemeente noodzakelijk*
Verwijderen bomen buiten de bebouwde kom	Melding kappen houtopstand	Melding Wnb houtopstanden	Provincie Noord-Holland	6 weken		Geldt alleen voor kappen van bomen buiten de bebouwde kom
Aanleg fietspad						
Aanleggen verharding voor fietspad	Omgevingsvergunning voor aanleggen en veranderen van weg	Algemene plaastelijke verordening voor de Gemeente - hoofdstuk 2, artikel 2.11	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Vergunning is niet verplicht wanneer in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam werkzaamheden worden verricht.
Aanleggen verharding voor fietspad	Watervergunning verhard oppervlak aanbrengen	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2016.	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	Mogelijk watercompensatie verplicht, overleg met Hoogheemraadschap noodzakelijk
Aanleggen fietspad op dubbelbestemming Leiding - Gas	Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werk	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Omgevingsvergunning toelaatbaarheid: Deze omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor zover het leidingbelang hierdoor niet onevenredig wordt geschaad.
Aanleggen fietspad binnen beschermingszone oppervlaktewateren	Watervergunning werk	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2016.	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	
Kabels en leidingen						
Kabels en leidingen verleggen/aanleggen	Melding	Meldpunt Opbrekingen Openbare Ruimte	Gemeente Beverwijk			Graafwerkzaamheden in de openbare ruimte tbv aanleggen kabels en leidingen dient gemeld te worden via de website van www.moorwerkt.nl
Kabels en leidingen verleggen/aanleggen ter plaats van dubbelbestemming Leiding - Gas	Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werk	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Omgevingsvergunning toelaatbaarheid: Deze omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor zover het leidingbelang hierdoor niet onevenredig wordt geschaad.

LEGENDA

~~doorhaling~~ Doorgehaalde vergunningen/ meldingen zijn lopende het inventarisatieproces komen te vervallen maar blijven voor volledigheid in beeld.
Afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp kunnen deze vergunningen alsnog van toepassing zijn.

Project: **Fietsknelpunt Beverwijk**
Onderdeel: **Inventarisatielijst vergunningprocedures**
Opgesteld door: **Wendy Westerduin**
Datum: **29-9-2022**
Traject: **2** **N197 oostkant**

ACTIVITEIT	BESLUIT	WET- EN REGELGEVING	BEVOEGD GEZAG	proceduretijd (zonder verlenging)	Verlenging	OPMERKINGEN
Werkzaamheden						
Plaatsen bouwkeet, bouwbord, steiger, heistelling, hijskraan, damwand of andere hulpconstructies op of direct nabij het werkterrein	Omgevingsvergunning bouwen	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Vrijgesteld op basis van art. 2 lid 20 van bijlage II Bor, mits geplaatst op of in de onmiddelijke nabijheid van het terrein waarop die activiteit of werkzaamheid wordt uitgevoerd en zolang dit nodig is voor de uitvoering van het werk.
Plaatsen straatverlichting en straatmeubilair	Omgevingsvergunning bouwen	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Op basis van bijlage II Bor, artikel 2, lid 18 is straatmeubilair en een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van de verkeersgeleiding / verlichting van
Toepassen tijdelijke / definitieve verkeersmaatregelen / Afwijken van de verkeersregels	Verkeersbesluit BABW / Ontheffing RVV	Wegenverkeerswet, RVV	Gemeente Beverwijk	8 weken		
Werkzaamheden algemeen binnen bestemming Natuur, geldt voor: - het ontgronden, vergraven, afgraven en ophogen van gronden; - het aanleggen van wegen, paden en andere oppervlakteverhardingen; - het aanleggen, verdiepen, verbreden en dempen van sloten, watergangen en overige waterpartijen; het aanleggen van ondergrondse of bovengrondse transport-, energie- en/of communicatieleidingen en daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur; het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen, het bebossen en aanplanten van gronden en het rooien en/of kappen van bos of andere houtgewassen; het scheuren van grasland; andere werken die een verandering van de waterhuishouding of het grondwaterpeil tot gevolg hebben, zoals drainage en (onder)bemaling.	Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werk	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Omgevingsvergunning toelaatbaarheid: Deze omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor zover het leidingbelang hierdoor niet onevenredig wordt geschaad. *In het bestemmingsplan staat bovenstaande tekst. Waarschijnlijk betreft dit een vergissing en moet het hier gaan over* ***natuurwaarden*** *i.p.v. leidingbelang en moet een natuurtoets worden uitgevoerd. Overleg met gemeente noodzakelijk.* Deze vergunningplicht wordt ook genoemd bij de verschillende deelactiviteiten waar deze geldt, maar er kan één omgevingsvergunning worden aangevraagd voor het geheel van activiteiten.
Wet Natuurbescherming						
Activiteiten met effect op de beschermde planten of dieren	Ontheffing Wnb beschermde soorten	Wet natuurbescherming (hst 3)	Provincie Noord-Holland	13 weken	7 weken	Om vast te stellen of sprake is van aanwezigheid van en effecten op beschermde flora of fauna moet een ecologisch onderzoek worden uitgevoerd.

~~Werkzaamheden invloed op Natura 2000-gebied~~	~~Wnb-vergunning~~	~~Wet natuurbescherming (art. 2.7 lid2)~~	~~Provincie Noord-Holland~~	~~26 weken~~	~~6 weken~~	De locatie ligt op korte afstand van Natura 2000-gebied. De gebruiksfase zal naar verwachting weinig tot geen effecten hebben op het Natura 2000-gebied, maar de aanlegfase kan wel negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie hebben. ***Vooralsnog is beschouwen van de aanlegfase niet verplicht, maar dit***
Graafwerkzaamheden						
~~Ontgrondingen~~	~~Ontgrondingsvergunning~~	~~Ontgrondingenwet~~ ~~Omgevingsverordening NH2020~~	~~Provincie Noord-Holland~~	~~26 weken~~	~~6 weken~~	Geen vergunningplicht bij: - ontgrondingen ten behoeve van het aanleggen of **wijzigen van watergangen**, waarbij niet meer dan 10.000 m3 oppervlaktedelfstoffen wordt ontgraven* - ontgrondingen ten behoeve van het **maken of wijzigen van openbare wegen, straten, pleinen**, waarbij de diepte van de ontgronding niet meer dan 3,00 m bedraagt * niet van toepassing als in een tijdsbestek van 12 maanden door cumulatie van
~~Ontgrondingen~~	~~M.e.r.~~	~~Besluit milieueffectrapportage~~	~~Provincie Noord-Holland~~	~~6 weken~~		M.e.r. beoordeling alleen nodig wanneer ontgronding vergunningplichtig is
Ontgraven binnen bestemming Natuur	Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werk	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Omgevingsvergunning toelaatbaarheid: Deze omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor zover het leidingbelang hierdoor niet onevenredig wordt geschaad. *In het bestemmingsplan staat bovenstaande tekst. Waarschijnlijk betreft dit een vergissing en moet het hier gaan over* ***natuurwaarden*** *i.p.v. leidingbelang en moet een natuurtoets worden uitgevoerd. Overleg met gemeente noodzakelijk.*
Verleggen watergang						
Dempen bestaande watergang	Watervergunning dempen	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2016	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	
Graven nieuwe watergang	Watervergunning graven	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2017	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	
Dam met duiker aanleggen, wijzigen of verwijderen.	Watervergunning dam met duiker	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2018	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	Ten behoeve van het fietspad moet een watergang worden verlegd inclusief duikers en wordt een watergang doorkruist, waarbij mogelijk een dam met
Bomen kappen						
Verwijderen bestaande bomen	Omgevingsvergunning kappen/kapmelding	Kapverordening- artikel 2 Kapverbod Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Het kapverbod geldt alleen voor bomen die zijn opgenomen op de lijst monumentale bomen van Beverwijk -> lijst niet gevonden, overleg met gemeente Houtopstanden in openbaar gebied vallen onder gezag van de gemeente:
Verwijderen bomen buiten de bebouwde kom	Melding kappen houtopstand	Melding Wnb houtopstanden	Provincie Noord-Holland	6 weken		Geldt alleen voor kappen van bomen buiten de bebouwde kom
Verwijderen bomen of diepwortelende beplanting binnen bestemming Natuur	Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werk	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Omgevingsvergunning toelaatbaarheid: Deze omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor zover het leidingbelang hierdoor niet onevenredig wordt geschaad. *In het bestemmingsplan staat bovenstaande tekst. Waarschijnlijk betreft dit een vergissing en moet het hier gaan over* ***natuurwaarden*** *i.p.v. leidingbelang en moet een natuurtoets worden uitgevoerd. Overleg met gemeente noodzakelijk.*
Aanleg fietspad						
Aanleggen verharding voor fietspad	Omgevingsvergunning voor aanleggen en veranderen van weg	Algemene plaastelijke verordening voor de Gemeente - hoofdstuk 2, artikel 2.11	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Vergunning is niet verplicht wanneer in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam werkzaamheden worden verricht.
Aanleggen verharding voor fietspad	Watervergunning verhard oppervlak aanbrengen	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2016.	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	

Aanleggen fietspad op dubbelbestemming Leiding - Gas	Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werk	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Omgevingsvergunning toelaatbaarheid: Deze omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor zover het leidingbelang hierdoor niet onevenredig wordt geschaad.
Aanleggen fietspad op dubbelbestemming Leiding - Leidingstrook	Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werk	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Omgevingsvergunning toelaatbaarheid: Deze omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor zover het leidingbelang hierdoor niet onevenredig wordt geschaad.
Aanleggen fietspad binnen bestemming Natuur	Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werk	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Omgevingsvergunning toelaatbaarheid: Deze omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor zover het leidingbelang hierdoor niet onevenredig wordt geschaad. *In het bestemmingsplan staat bovenstaande tekst. Waarschijnlijk betreft dit een vergissing en moet het hier gaan over* ***natuurwaarden*** *i.p.v. leidingbelang en moet een natuurtoets worden uitgevoerd. Overleg met gemeente noodzakelijk.*
Aanleggen fietspad binnen beschermingszone oppervlaktewateren	Watervergunning werk	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2016.	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	
Kabels en leidingen						
Kabels en leidingen verleggen/aanleggen	Melding	Meldpunt Opbrekingen Openbare Ruimte	Gemeente Beverwijk			Graafwerkzaamheden in de openbare ruimte tbv aanleggen kabels en leidingen dient gemeld te worden via de website van www.moorwerkt.nl
Kabels en leidingen verleggen/aanleggen ter plaats van dubbelbestemming Leiding - Gas en Leiding - Leidingstrook	Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werk	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Omgevingsvergunning toelaatbaarheid: Deze omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor zover het leidingbelang hierdoor niet onevenredig wordt geschaad.
Aanleggen kabels en leidingen binnen bestemming Natuur	Omgevingsvergunning voor uitvoeren van werk	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Omgevingsvergunning toelaatbaarheid: Deze omgevingsvergunning kan slechts worden verleend voor zover het leidingbelang hierdoor niet onevenredig wordt geschaad. *In het bestemmingsplan staat bovenstaande tekst. Waarschijnlijk betreft dit een vergissing en moet het hier gaan over* ***natuurwaarden*** *i.p.v. leidingbelang en moet een natuurtoets worden uitgevoerd. Overleg met gemeente noodzakelijk.*

LEGENDA

~~doorhaling~~ Doorgehaalde vergunningen/ meldingen zijn lopende het inventarisatieproces komen te vervallen maar blijven voor volledigheid in beeld. Afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp kunnen deze vergunningen alsnog van toepassing zijn.

Project: **Fietsknelpunt Beverwijk**
Onderdeel: **Inventarisatielijst vergunningprocedures**
Opgesteld door: **Wendy Westerduin**
Datum: **29-9-2022**
Traject: **3.1** **Duinpark**

ACTIVITEIT	BESLUIT	WET- EN REGELGEVING	BEVOEGD GEZAG	proceduretijd (zonder verlenging)	Verlenging	OPMERKINGEN
Werkzaamheden						
Plaatsen bouwkeet, bouwbord, steiger, heistelling, hijskraan, damwand of andere hulpconstructies op of direct nabij het werkterrein	Omgevingsvergunning bouwen	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Vrijgesteld op basis van art. 2 lid 20 van bijlage II Bor, mits geplaatst op of in de onmiddelijke nabijheid van het terrein waarop die activiteit of werkzaamheid wordt uitgevoerd en zolang dit nodig is voor de uitvoering van het werk.
Plaatsen straatverlichting en straatmeubilair	Omgevingsvergunning bouwen	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Op basis van bijlage II Bor, artikel 2, lid 18 is straatmeubilair en een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van de verkeersgeleiding / verlichting van infrastructurele werken vrijgesteld.
Toepassen tijdelijke / definitieve verkeersmaatregelen / Afwijken van de verkeersregels	Verkeersbesluit BABW / Ontheffing RVV	Wegenverkeerswet, RVV	Gemeente Beverwijk	8 weken		
Wet Natuurbescherming						
Activiteiten met effect op de beschermde planten of dieren	Ontheffing Wnb beschermde soorten	Wet natuurbescherming (hst 3)	Provincie Noord-Holland	13 weken	7 weken	Om vast te stellen of sprake is van aanwezigheid van en effecten op beschermde flora of fauna moet een ecologisch onderzoek worden uitgevoerd.
~~Werkzaamheden invloed op Natura 2000-gebied~~	~~Wnb-vergunning~~	~~Wet natuurbescherming (art. 2.7 lid2)~~	~~Provincie Noord-Holland~~	~~26 weken~~	~~6 weken~~	De locatie ligt op korte afstand van Natura 2000-gebied. De gebruiksfase zal naar verwachting weinig tot geen effecten hebben op het Natura 2000-gebied, maar de aanlegfase kan wel negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie hebben. ***Vooralsnog is beschouwen van de aanlegfase niet verplicht, maar dit beleid ligt onder vuur.***
Graafwerkzaamheden						
~~Ontgrondingen~~	~~Ontgrondingsvergunning~~	~~Ontgrondingenwet~~ ~~Omgevingsverordening NH2020~~	~~Provincie Noord-Holland~~	~~26 weken~~	~~6 weken~~	Geen vergunningplicht bij: - ontgrondingen ten behoeve van het aanleggen of **wijzigen van watergangen**, waarbij niet meer dan 10.000 m3 oppervlaktedelfstoffen wordt ontgraven* - ontgrondingen ten behoeve van het **maken of wijzigen van openbare wegen, straten, pleinen**, waarbij de diepte van de ontgronding niet meer dan 3,00 m bedraagt * niet van toepassing als in een tijdsbestek van 12 maanden door cumulatie van ontgrondingen ten behoeve van hetzelfde project meer dan 10.000 m3 oppervlaktedelfstoffen wordt ontgraven.
~~Ontgrondingen~~	~~M.e.r.-beoordelingsbesluit~~	~~Besluit milieueffectrapportage~~	~~Provincie Noord-Holland~~	~~6 weken~~		M.e.r. beoordeling alleen nodig wanneer ontgronding vergunningplichtig is
Verleggen of dempen watergang						
Dempen bestaande watergang	Watervergunning dempen	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2016	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	

Graven nieuwe watergang	Watervergunning graven	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2017	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	
Bomen kappen						
Verwijderen bestaande bomen	Omgevingsvergunning kappen/kapmelding	Kapverordening- artikel 2 Kapverbod Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Het kapverbod geldt alleen voor bomen die zijn opgenomen op de lijst monumentale bomen van Beverwijk -> *lijst niet gevonden, overleg met gemeente* Houtopstanden in openbaar gebied vallen onder gezag van de gemeente: *overleg met gemeente noodzakelijk*
Verwijderen bomen buiten de bebouwde kom	Melding kappen houtopstand	Melding Wnb houtopstanden	Provincie Noord-Holland	6 weken		Geldt alleen voor kappen van bomen buiten de bebouwde kom
Aanleg fietspad						
Opbreken oude fietspad	Omgevingsvergunning voor opbreken van weg	Algemene plaastelijke verordening voor de Gemeente - hoofdstuk 2, artikel 2.11	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Vergunning is niet verplicht wanneer in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam werkzaamheden worden verricht.
Aanleggen of verbreden fietspad	Omgevingsvergunning voor aanleggen en veranderen van weg	Algemene plaastelijke verordening voor de Gemeente - hoofdstuk 2, artikel 2.11	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Vergunning is niet verplicht wanneer in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam werkzaamheden worden verricht.
Aanleggen fietspad binnen beschermingszone oppervlaktewateren	Watervergunning werk	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2016.	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	
Aanleggen of uitbreiden verharding voor fietspad	Watervergunning verhard oppervlak aanbrengen	Artikel 3.2 Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 2016.	Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	8 weken	6 weken	
Kabels en leidingen						
Kabels en leidingen verleggen/aanleggen	Melding	Meldpunt Opbrekingen Openbare Ruimte	Gemeente Beverwijk			Graafwerkzaamheden in de openbare ruimte tbv aanleggen kabels en leidingen dient gemeld te worden via de website van www.moorwerkt.nl

LEGENDA

~~doorhaling~~

Doorgehaalde vergunningen/ meldingen zijn lopende het inventarisatieproces komen te vervallen maar blijven voor volledigheid in beeld.
Afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp kunnen deze vergunningen alsnog van toepassing zijn.

Project: **Fietsknelpunt Beverwijk**
Onderdeel: **Inventarisatielijst vergunningprocedures**
Opgesteld door: **Wendy Westerduin**
Datum: **29-9-2022**
Traject: **3.2** **Creutzberglaan**

ACTIVITEIT	BESLUIT	WET- EN REGELGEVING	BEVOEGD GEZAG	proceduretijd (zonder verlenging)	Verlenging	OPMERKINGEN
Werkzaamheden						
Plaatsen bouwkeet, bouwbord, steiger, heistelling, hijskraan, damwand of andere hulpconstructies op of direct nabij het werkterrein	Omgevingsvergunning bouwen	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Vrijgesteld op basis van art. 2 lid 20 van bijlage II Bor, mits geplaatst op of in de onmiddelijke nabijheid van het terrein waarop die activiteit of werkzaamheid wordt uitgevoerd en zolang dit nodig is voor de uitvoering van het werk.
Plaatsen straatverlichting en straatmeubilair	Omgevingsvergunning bouwen	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht art. 2.1, lid 1 onder b.	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Op basis van bijlage II Bor, artikel 2, lid 18 is straatmeubilair en een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van de verkeersgeleiding / verlichting van infrastructurele werken vrijgesteld.
Toepassen tijdelijke / definitieve verkeersmaatregelen / Afwijken van de verkeersregels	Verkeersbesluit BABW / Ontheffing RVV	Wegenverkeerswet, RVV	Gemeente Beverwijk	8 weken		
Wet Natuurbescherming						
~~Werkzaamheden invloed op Natura 2000-gebied~~	~~Wnb-vergunning~~	~~Wet natuurbescherming (art. 2.7 lid2)~~	~~Provincie Noord-Holland~~	~~26 weken~~	~~6 weken~~	De locatie ligt op korte afstand van Natura 2000-gebied. De gebruiksfase zal naar verwachting weinig tot geen effecten hebben op het Natura 2000-gebied, maar de aanlegfase kan wel negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie hebben. ***Vooralsnog is beschouwen van de aanlegfase niet verplicht, maar dit beleid ligt onder vuur.***
Aanleg fietsstraat						
Opbreken en opnieuw aanleggen weg/verharding	Omgevingsvergunning voor aanleggen en veranderen van weg	Algemene plaastelijke verordening voor de Gemeente - hoofdstuk 2, artikel 2.11	Gemeente Beverwijk	8 weken	6 weken	Vergunning is niet verplicht wanneer in opdracht van een bestuursorgaan of openbaar lichaam werkzaamheden worden verricht.
Kabels en leidingen						
Kabels en leidingen verleggen/aanleggen	Melding	Meldpunt Opbrekingen Openbare Ruimte	Gemeente Beverwijk			Graafwerkzaamheden in de openbare ruimte tbv aanleggen kabels en leidingen dient gemeld te worden via de website van www.moorwerkt.nl

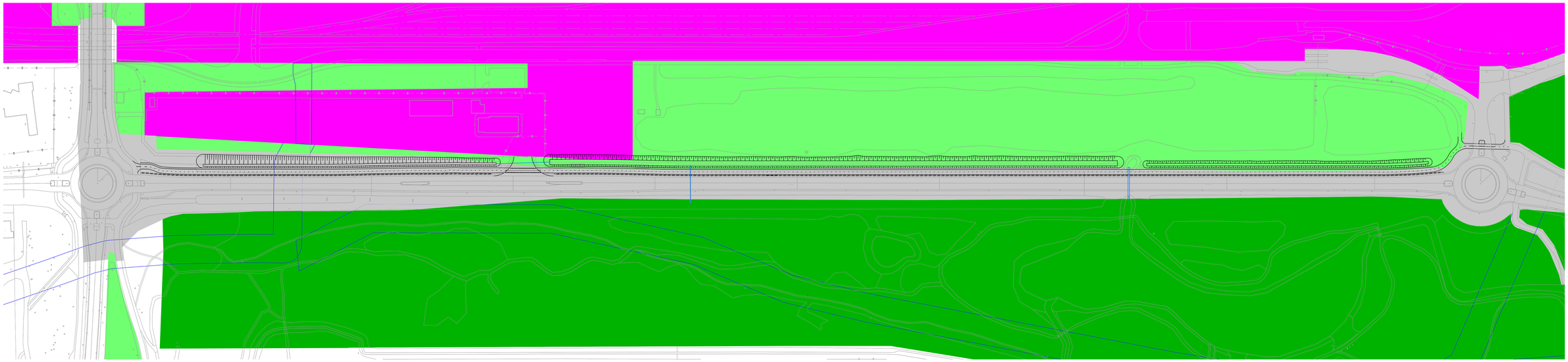
LEGENDA

~~doorhaling~~ Doorgehaalde vergunningen/ meldingen zijn lopende het inventarisatieproces komen te vervallen maar blijven voor volledigheid in beeld.
Afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp kunnen deze vergunningen alsnog van toepassing zijn.

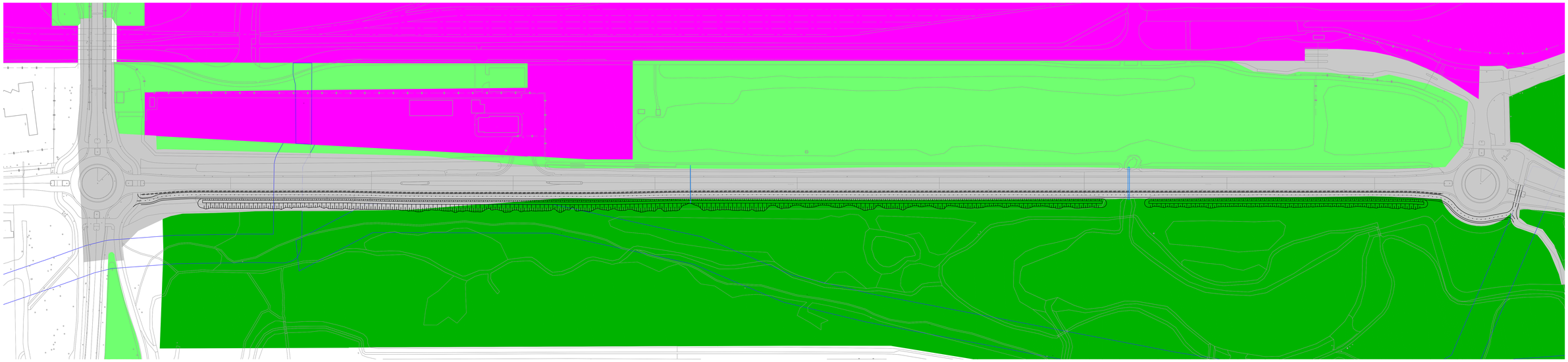
Bijlage C: Ontwerptekeningen

De bijlage is opgebouwd uit de volgende onderdelen :

- Tekening : Impact op bestemmingsplan Variant 1 en 2
- Ontwerptekening variant 1 (incl. principe dwarsprofiel, Kabels en leidingen, eigendomsgrenzen)
- Ontwerptekening variant 2 (incl. principe dwarsprofiel, Kabels en leidingen, eigendomsgrenzen)
- Ontwerptekening: Dwarsprofielen variant 3.1 en 3.2



Bestemmingsplan Variant 1
Schaal 1:1000



Bestemmingsplan Variant 2
Schaal 1:1000

Legenda

- Bestaande situatie
- Nieuwe situatie
- Dubbelbestemming leidingstrook
- Bestemming Verkeer
- Bestemming Bedrijf
- Bestemming Natuur
- Bestemming Groen

Opmerkingen:
Maten in meters tenzij anders vermeld
Hoogte maten in meters t.o.v. N.A.P

REV.	DATUM	OMSCHRIJVING REVISIE	GETEKEND	GECONTR.	GEZIEN
00	28-09-2022	Concept	CKO	MFL	MFL

OPDR.GEVER: Provincie Noord-Holland

PROJECT: Ontbrekende schakel in Fietsverbinding N197

ONDERDEEL: Impact op bestemmingsplan Variant 1 en 2 Situatie

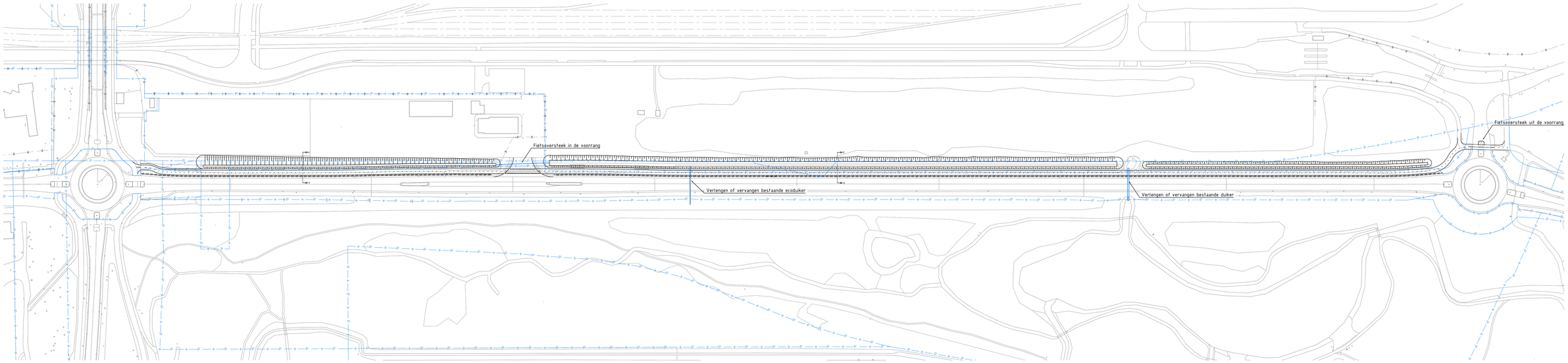
Iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland
T +31 88 943 3200
www.iv-infra.nl

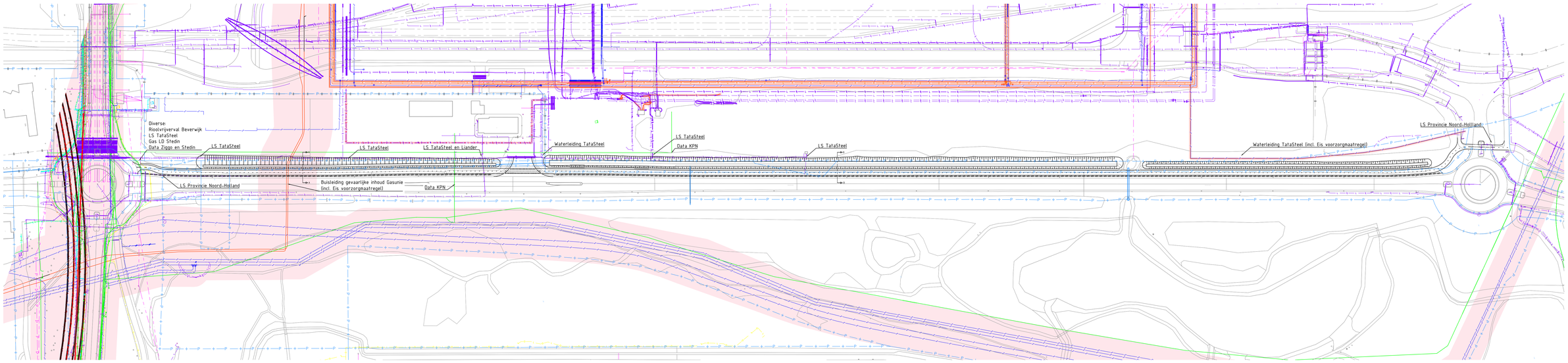
VERSIE:	00 / concept		
DATUM:	28-09-2022	GECONTROLEERD:	MFL
GETEKEND:	CKO	GEZIEN:	MFL
STATUS:	Concept	SCHAAL:	1:100 en 1:1000
		FORMAAT:	A0

PROJECTNR.: INFR220427
TEKENINGNR.: 004
BLADNR.: 1/1

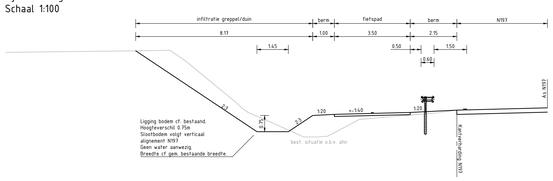
DEZE TEKENING IS EIGENDOM VAN IV-INFRA b.v.
ZONDER SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE EIGENAAR MAG DEZE OF GENEELD WIJZE WORDEN GEKOPIEERD OF OPENBAAR GEMAAKT

N:\INFR220427 FMN, Fietsknooppunt N197\Autocad\INFR220427-004-BP Variant 1 en 2_rev00.dwg

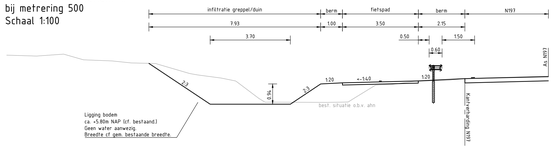




Doorsnede A-A (variant 1)
bij metrering 125
Schaal 1:100



Doorsnede B-B (variant 1)
bij metrering 500
Schaal 1:100



Legenda

- Bestaande situatie
- Nieuwe situatie
- Bermbeveiliging
- Talud 2:3 (o.b.v. stakeholdergesprek HNK)
- Datakabels
- Laagspanning
- Middenspanning
- Hoogspanning
- Gas lage druk
- Gas hoge druk
- Waterleiding
- Riool vrij verval
- Riool drukriool
- Buis gevaarlijke inhoud
- Eis voorzorgsmaatregel

Opmerkingen:

Maten in meters tenzij anders vermeld
Hoogte maten in meters t.o.v. N.A.P

REV.	DATUM	OMSCHRIJVING REVISIE	GETEKEND	GECONTR.	GEZIEN
00	26-09-2022	Concept	CKO	MFL	MFL

OPDRGEVER: Provincie Noord-Holland

PROJECT: Ontbrekende schakel in Fietsverbinding N197

ONDERDEEL: Variant 1
Locatie ten westen van N197
Situatie
K&L
Principe profiel

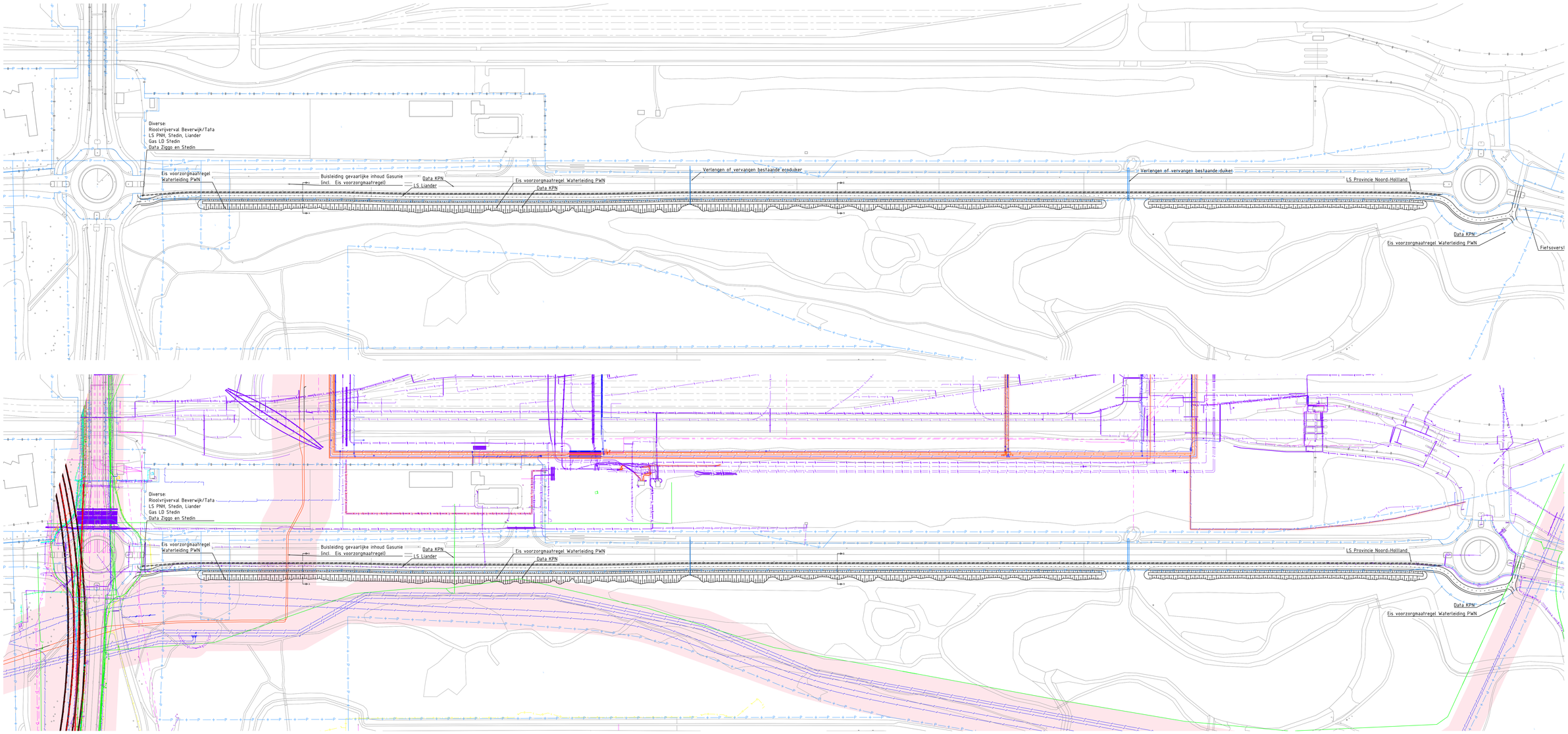
Iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland
T +31 88 943 3200
www.iv-infra.nl

VERSIE:	00 / concept		
DATUM:	26-09-2022	GECONTROLEERD:	MFL
GETEKEND:	CKO	GEZIEN:	MFL
STATUS:	Concept	SCHAAL:	1:100 en 1:1000
		FORMAAT:	A0

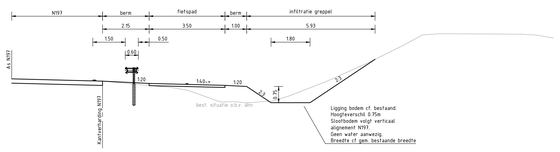
PROJECTNR.: INFR220427
TEKENINGNR.: 001
BLADNR: 1/1

DEZE TEKENING IS EIGENDOM VAN IV-INFRA B.V.
ZONDER SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING MAG DEZE OP GENERLEI WIJZE WORDEN GEKOPIEERD OF OPENBAAR GEMAAKT.

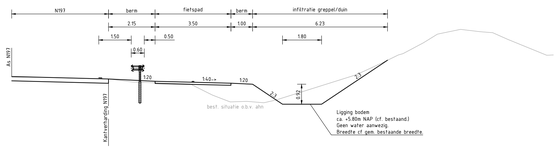
N:\INFR\220427\PRC Tekeningen\N197\Situatie\INFR220427-001-00 Variant 1_N197 west_Variant1.dwg



Doorsnede A-A (variant 2)
bij metrering 125
Schaal 1:100



Doorsnede B-B (variant 2)
bij metrering 500
Schaal 1:100



Legenda

- Bestaande situatie
- Nieuwe situatie
- Bermbeveiliging
- Talud 2:3 (o.b.v. stakeholdergesprek HNK)
- Datakabels
- Laagspanning
- Middenspanning
- Hoogspanning
- Gas lage druk
- Gas hoge druk
- Waterleiding
- Riool vrij verval
- Riool drukriool
- Buis gevaarlijke inhoud
- Eis voorzorgsmaatregel

Opmerkingen:
Maten in meters tenzij anders vermeld
Hoogte maten in meters t.o.v. N.A.P

REV.	DATUM	OMSCHRIJVING REVISIE	GETEKEND	GECONTR.	GEZIEN
00	22-09-2022	Concept	CKO	MFL	MFL

OPDRGEVER: Provincie Noord-Holland

PROJECT: Ontbrekende schakel in Fietsverbinding N197

ONDERDEEL: Variant 2
Locatie ten oosten van N197
Situatie
K&L
Principe profiel

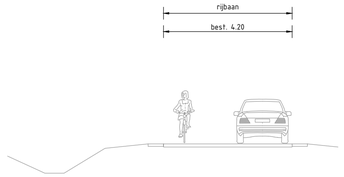
Iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland
T +31 88 963 3200
www.iv-infra.nl

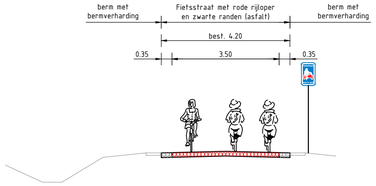
VERSIE:	00 / concept		
DATUM:	22-09-2022	GECONTROLEERD:	MFL
GETEKEND:	CKO	GEZIEN:	MFL
STATUS:	Concept	SCHAAL:	1:100 en 1:1000
		FORMAAT:	A0

PROJECTNR.: INFR220427
TEKENINGNR.: 002
BLADNR.: 1/1

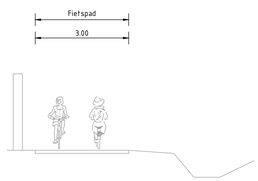
DEZE TEKENING IS EIGENDOM VAN Iv-Infra b.v.
OPENBAARMAKING, VERVIELVOUDIGING OF GEBRUIK BUITEN DE OPDRACHT WAARVOOR DEZE TEKENING IS OPGEMAAKT ZONDER SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING OF OPDRACHT ZIJN NIET GEOORLOOFD. WORDEN GEHOUDEN OPGEVOLGD OP OPENBAAR OPNAAT.

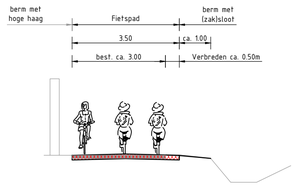
W:\INFR\2022\27 INFR\Autodraft\INFR\Autodraft\2022\27_002-Variant 2_INFR-Autodraft.dwg





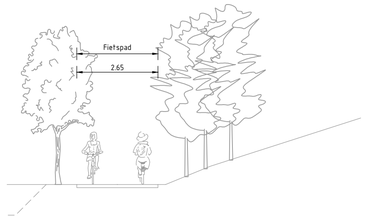
Dwarsprofiel 3.1 - Creutzberglaan-noord

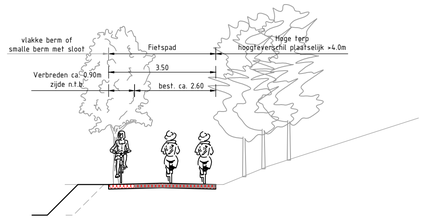




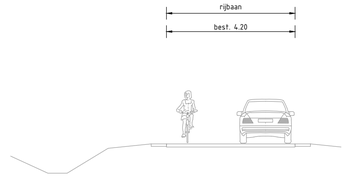
Dwarsprofiel 3.1 - Kaagweg-noord

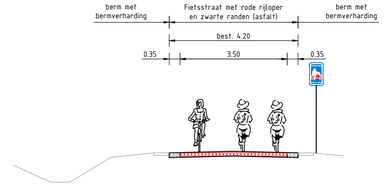
Dwarsprofiel 3.1 - Kaagweg-zuid



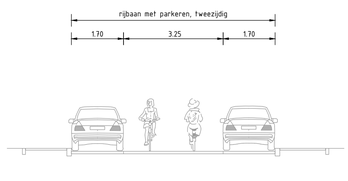


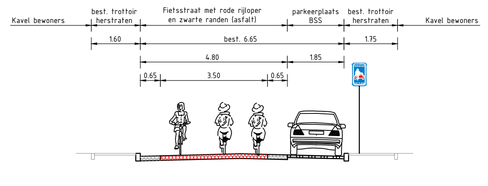
Dwarsprofiel 3.1 - Het Zandgat



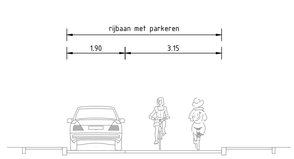


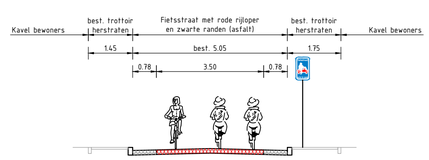
Dwarsprofiel 3.2 - Creutzberglaan-noord





Dwarsprofiel 3.2 - Creutzberglaan-midden





Dwarsprofiel 3.2 - Creutzberglaan-zuid

Opmerkingen:

Maten in meters tenzij anders vermeld
Hoogte maten in meters t.o.v. N.A.P

REV.	DATUM	OMSCHRIJVING REVISIE	GETEKEND	GECONTR.	GEZIEN
00	22-09-2022	Concept	CKO	MFL	MFL

OPDR.GEVER: Provincie Noord-Holland

PROJECT: Ontbrekende schakel in Fietsverbinding N197

ONDERDEEL: Variant 3.1 en 3.2 ligging in Beverwijk Dwarsprofielen

Iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland
T +31 88 943 3200
www.iv-infra.nl

VERSIE:	00 / concept		
DATUM:	22-09-2022	GECONTROLEERD:	MFL
GETEKEND:	CKO	GEZIEN:	MFL
STATUS:	Concept	SCHAAL:	1:100
		FORMAAT:	A1

PROJECTNR.: INFR220427
TEKENINGNR.: 003
BLADNR.: 1/1

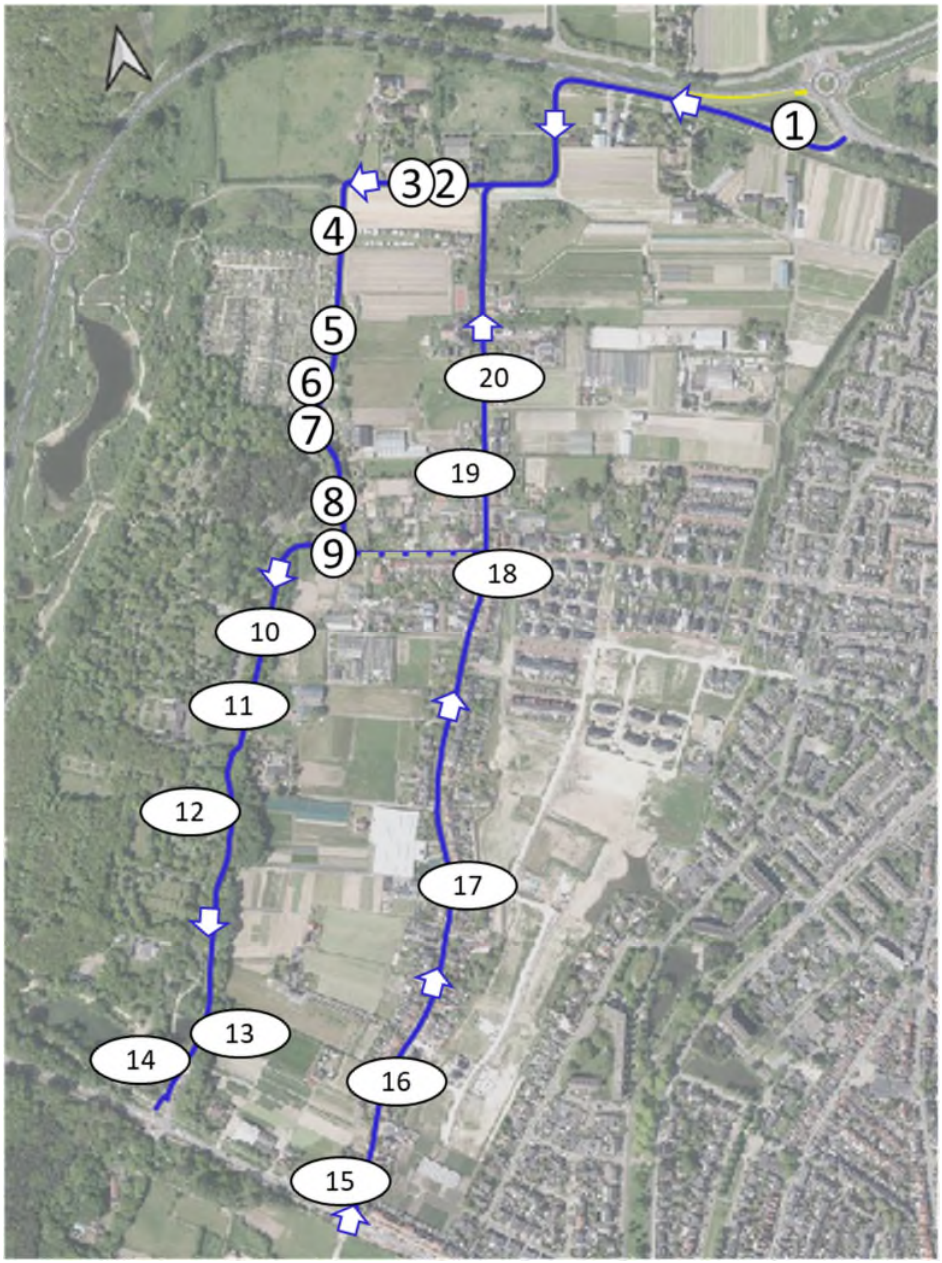
DEZE TEKENING IS EIGENDOM VAN Iv-Infra b.v.
ZONDER SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE EIGENAAR MAG DEZE OP GENERLEI WIJZE WORDEN GEKOPIEERD OF OPENBAAR GEMAAKT.

N:\INFR220427 PNH, Fietsknooppunt N197\Acad\INFR220427-003-50 Variant 3 dwarsprofielen_rev00.dwg

Bijlage D: Verkeerskundige bevindingen variant 3.1 en 3.2

Verkeerskundige bevindingen variant 3.1 en 3.2

In de onderstaande afbeelding is de kaart met de varianten 3.1 en 3.2 weergeven (aangegeven met een blauwe lijn). Dit zijn al bestaande routes . De nummers verwijzen naar een afbeelding en een korte toelichting over: de ruimtelijke inpassing, het groen en de verkeersveiligheid. De percelen waar de huidige route ligt is van gemeente Beverwijk. De route van variant 3.1 wordt behandeld van noord naar zuid. Route 3.2 wordt van zuid naar noord (ook aangegeven met donkerblauwe pijlen).





① Creutzberglaan (eerste bocht vanaf Plesmanweg)

Ruimtelijke inpassing	In de bovenstaande afbeelding is te zien dat nieuw asfalt is aangelegd in het midden van het profiel, omdat er scheuren ontstonden in het asfalt. Op de rechtstanden ligt er meer dan 4 meter asfalt, met grasbetontegels weerzijden.
Groen en water	Er gaat geen groen verloren, wanneer er een fietsstraat aangelegd wordt over de bestaande weg.
Verkeersveiligheid	Agrarisch gebied; er rijden tractoren
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



② Creutzberglaan (richting Pieter Steltpad t.h.v. De Nollen)

Ruimtelijke inpassing	Ter hoogte van De Nollen is er voldoende breedte voor een fietsstraat of fietspad (met uitzondering voor bewoners). Na deze uitrit wordt deze weg een onverplicht fietspad (zie bord G 13). Ook worden er afvalbakken langs dit deel van de Creutzberglaan neergezet.
Groen en water	Er gaat geen groen verloren, wanneer er een fietsstraat aangelegd wordt over de bestaande weg.
Verkeersveiligheid	Hier komt weinig gemotoriseerd verkeer, doordat deze route doodloopt voor automobilisten.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	Op deze locatie is een mogelijkheid om een rood-wit hek te plaatsen. Het fietspad heeft een breedte van 3 meter.
Groen en water	De perceelsgrens afbakening is een heg. Dit groen leunt over fietspad. Aan de andere zijde ligt een secundaire watergang.
Verkeersveiligheid	Dit onverplichte fietspad wordt gebruikt door fietsers, wandelaren, hondenbezitters en ruiters. Er is geen straatverlichting.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	De huidige asfaltbreedte is 3 meter op dit onverplichte fietspad.
Groen en water	Er ligt een secundaire watergang langs de oostzijde van de weg.
Verkeersveiligheid	Dit onverplichte fietspad wordt gebruikt door fietsers, wandelaren, hondenbezitters en ruiters. Er is geen straatverlichting.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	Het volkstuinencomplex heeft als erfscheiding een metalen hek met groen. Dit pad is 3 meter breed.
Groen en water	Er ligt een secundaire watergang langs de oostzijde van de weg.
Verkeersveiligheid	Dit onverplichte fietspad wordt gebruikt door fietsers, wandelaren, hondenbezitters en ruiters. Er is geen straatverlichting.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



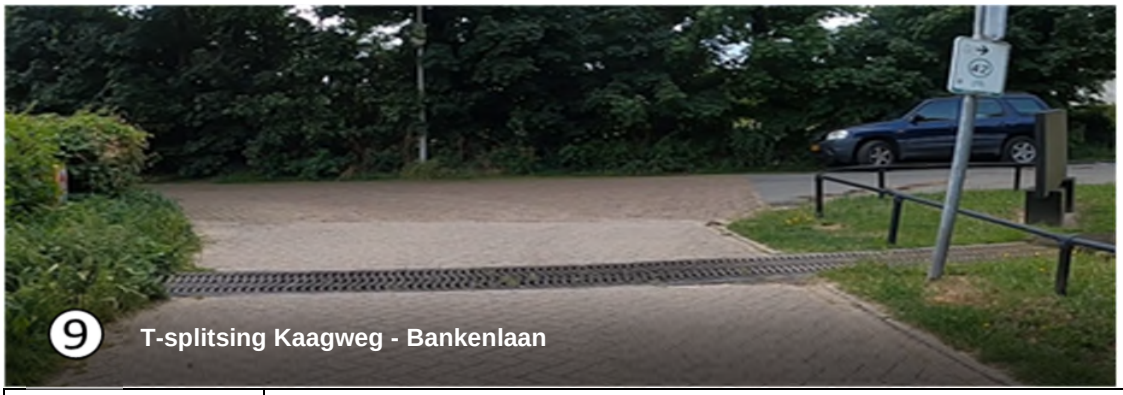
Ruimtelijke inpassing	In de bochten is onverplichte fietspad de weg breder dan 3 meter.
Groen	Aan beide zijden van het fietspad is een haag.
Verkeersveiligheid	Dit onverplichte fietspad wordt gebruikt door fietsers, wandelaren, hondenbezitters en ruiters. Er is geen straatverlichting. Door de bochten en hoge hagen is er slecht zicht.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	Er staat een paaltje midden in de weg. Hier eindigt het onverplicht fietspad, dit is een afbeelding met de kruising naar de parkeerplaats van de volkstuinenvereniging. Hier veranderd de verharding in klinkers.
Groen	Aan beide zijden van het fietspad is een haag.
Verkeersveiligheid	Dit onverplichte fietspad wordt gebruikt door fietsers, wandelaren, hondenbezitters en ruiters. Er is geen straatverlichting. Door de bochten en hoge hagen is er slecht zicht.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	Klinkerverharding met een breedte van meer dan 3 meter.
Groen en water	Aan de oostzijde is een secundaire watergang, berm is groen.
Verkeersveiligheid	Er is straatverlichting er zijn enkele inritten richting volkstuinen.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	In deze afbeelding is een materiaal te zien en voldoende ruimte.
Groen en water	Er loopt een watergang onder de weg door.
Verkeersveiligheid	Scherpe bocht met verlichting. Metaal mogelijk glad voor fietsers wanneer zij bocht maken.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	Route naar de begraafplaats Duinrust. Er bevindt zich een parkeerplaats aan de westzijde met 70 plekken. Deze asfaltweg is breder dan 3.5 meter.
Groen en water	In de berm staan struiken en er ligt een watergang aan de oostzijde, niet zichtbaar op de foto's door de bomen.
Verkeersveiligheid	Er is geen straatverlichting tot aan de Zeestraat.
Hoogte	In de bocht van begraafplaats Duinrust is een hoogteverschil. Het hoogste punt is in het midden van deze bocht.



Ruimtelijke inpassing	Hier begint een onverplicht fietspad. Na een aantal meter zijn de klinkers verruild voor asfalt.
Groen en water	Het asfalt is omringt door groen. Aan de westzijde loopt een secundaire watergang.
Verkeersveiligheid	Het onverplicht fietspad begint te zien door de paaltjes. Er is geen verlichting.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	Het asfalt op het fietspad Het Zandgat is tussen de 2,5 en 3 meter.
Groen en water	Het asfalt is omringt door groen. Aan de westzijde loopt een secundaire watergang
Verkeersveiligheid	Er is geen verlichting om dit onverplicht fietspad en het fietspad bevat flauwe bochten.
Hoogte	Over de gehele Zandgat zijn er een aantal hoogte verschillen.



Ruimtelijke inpassing	Het asfalt op het fietspad Het Zandgat is tussen de 2,5 en 3 meter. Bij de paaltjes verbreedt dit naar 3,5 meter totaal. Het onverplicht fietspad eindigt hier.
Groen en water	Bij breder asfalt zullen niet alle bomen behouden blijven
Verkeersveiligheid	Er staan paaltjes aan het begin en einde van dit verplicht fietspad.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	Naast 20 haaksparkeervakken. Ingang bos, kinderopvang en scoutingclubhuizen. De weg is breder dan 3.5 meter richting de Zeestraat ontstaat er een vrijliggend tweezijdig fietspad.
Groen en water	Er ligt zand en een vijver aan de westzijde van deze weg.
Verkeersveiligheid	Het vrijliggende fietspad eindigt bij de parkeerplaats. Mogelijk is er voor geparkeerde voertuigen slecht zicht op deze fietsers. Er is straatverlichting.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



15 **Creutzberglaan (vanaf Zeestraat)**

Ruimtelijke inpassing	Vanaf de Zeestraat zijn er aan de westzijde 9 haaksparkeervakken. De straat is asfalt en breder dan 3.5 meter.
Groen en water	Er zijn geen plantvakken of water anders dan riolering.
Verkeersveiligheid	Er is straatverlichting in de huidige situatie. Haaksparkeren zorgt voor meer hinder voor overige weggebruikers.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



16 **Creutzberg laan**

Ruimtelijke inpassing	In de Creutzberglaan zijn er haaksparkeervakken aan één zijde. Deze verspringt meerdere malen door de straat heen. De straat bestaat uit klinkerverharding.
Groen en water	Er zijn geen plantvakken of water anders dan riolering.
Verkeersveiligheid	Er is straatverlichting in de huidige situatie.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	In de Creutzberglaan zijn er haaksparkeervakken aan één zijde. Deze verspringt meerdere malen door de straat heen. De straat bestaat uit klinkerverharding.
Groen en water	Er zijn geen plantvakken of water anders dan riolering.
Verkeersveiligheid	Er is straatverlichting in de huidige situatie.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	De huidige situatie bestaat uit een gelijkwaardig kruispunt, door een verkeersplatteau in klinkers.
Groen en water	Er zijn geen plantvakken of water anders dan riolering.
Verkeersveiligheid	Er is straatverlichting in de huidige situatie.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.



Ruimtelijke inpassing	Er is klinkerverharding en aan twee zijden parkeervakken. Aan beide zijden ligt een trottoir. Door de smalle straat lijkt het lastig om zonder parkeervakken te verwijderen een comfortabele en veilige fietsstraat in te richten.
Groen en water	Er zijn geen plantvakken of water anders dan riolering.
Verkeersveiligheid	Er is straatverlichting in de huidige situatie.
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.

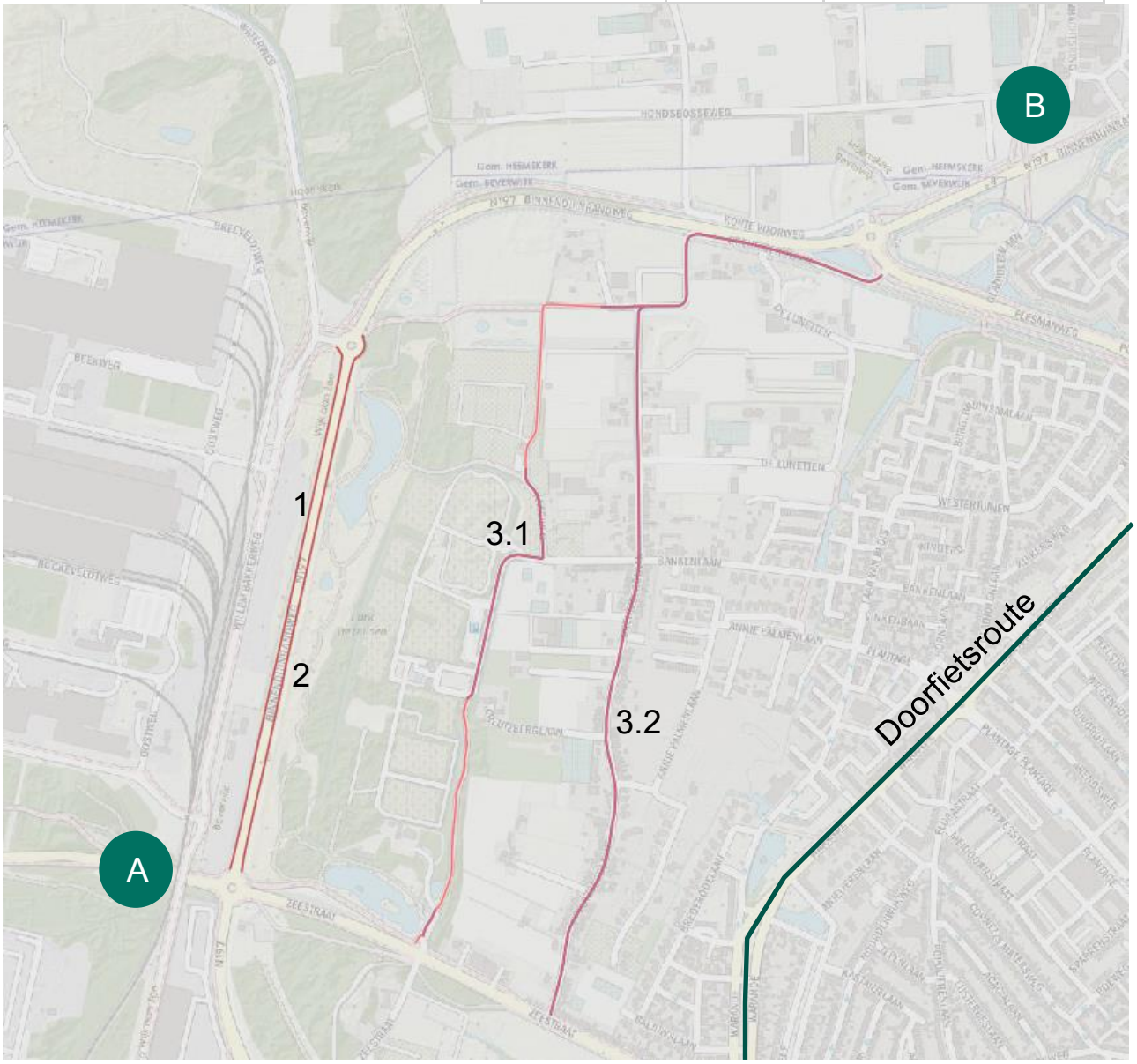


Ruimtelijke inpassing	Vanaf de afslag richting De Lunnetten is er asfaltverharding i.p.v. klinkerverharding. Dit is meer dan 3.5 meter breed. Er is alleen een trottoir aan de oostzijde.
Groen en water	Aan de westzijde zit een berm en vervolgens secundaire watergang.
Verkeersveiligheid	Er is een wegversmalling
Hoogte	Er is geen hoogteverschil.

Bijlage E: Analyse reistijden

In de stakeholdergesprekken wordt de reistijd benoemd. De gemeenten en de provincie zijn benieuwd naar de reistijden die elke variant met zich meebrengt. Van punt A naar punt B levert variant 1 de meeste reistijdwinst op. Dit komt mede doordat hier een gemiddelde snelheid van 25 km/uur is aangehouden. Doordat er bij de varianten 1 en 2 geen kruispunten of scherpe bochten zijn. Voor variant 3.1 en 3.2 is er een fietssnelheid van 19 km/uur aangehouden.

Snelheid (km/h)	A > B	Tijd (min)
25	Variant 1	05:55
25	Variant 2	05:59
19	Variant 3.1	09:07
19	Variant 3.2	09:31
19	DFR	10:57



Bijlage F: Eisen en wensen Stakeholders

Bron ID	Klanteisnaam	Status	Eistekst	Status Eistekst	Toelichting	Hardheid	Stakeholder	Validatie Stakeholder
KlantEis-0001	VA Doorfietsroute	Actueel	De variant die gekozen wordt concurreert niet met de doorfietsroute, dit zorgt voor een suboptimale variant.	Concept	De gemeente Beverwijk is bezig met de realisatie van de doorfietsroute tussen Alkmaar en Haarlem (samen met gemeenten Heemskerk en Velsen). Het tracé hiervan loopt over de Warande dat vlak langs het onderzoeksgebied ligt. Deze route wordt volgens de eisen van de doorfietsroute aangelegd en krijgt een breedte van 3.5 meter.	Eis	Gemeente Beverwijk Gemeente Heemskerk Fietsersbond	Open
KlantEis-0002	VA Natuurbehoud	Actueel	Er wordt zoveel mogelijk groen/natuur behouden.	Concept	Door de aanleg van een fietspad wordt er groen getransformeerd naar verhard oppervlak. Bij de inpassing dient de natuur zo min mogelijk aangetast te worden door versnippering of verwijdering van natuur.	Eis	Gemeente Beverwijk	Open
KlantEis-0003	VA Waterberging	Actueel	De huidige watergang is maatgevend.	Concept	Bij aantasting van de watergang is de huidige watergang maatgevend. Dit betekent dat wanneer een watergang niet in de huidige staat kan blijven liggen door graaf-of dempwerkzaamheden er een gelijkwaardige watergang aangelegd dient te worden.	Eis	HHNK	Open
KlantEis-0004	VA Grondwaterstand	Actueel	De huidige grondwaterstand is maatgevend.	Concept	Bij aantasting van de grondwaterstand is de huidige grondwaterstand maatgevend. Dit betekent dat wanneer een watergang niet in de huidige staat kan blijven liggen door graaf-of dempwerkzaamheden er gestreefd wordt naar een gelijkwaardige grondwaterstand. Er is geen peilbesluit genomen in het onderzoeksgebied.	Eis	HHNK	Open
KlantEis-0005	VA Bochtstralen	Actueel	Het profiel en de bochtstralen voldoen aan de richtlijnen.	Concept	Wanneer een een bestaande route als voorkeursvariant gekozen worden dient deze ingericht te worden comform de richtlijnen.	Eis	Fietsersbond	Open
KlantEis-0006	VA Verlichting	Actueel	Een verkeersveilige route dient verlicht te zijn.	Concept	Indien er een fietspad langs de N197 komt is de verwachting dat deze ook een utilitaire functie zal dienen en dat hierbij verlichting benodigd zal zijn. Een mogelijke optie voor de verlichting is schakelbare verlichting/ verlichting op aanvraag.	Eis	Gemeente Heemskerk Fietsersbond	Open
KlantEis-0007	V1 Natuurcompensatie	Actueel	Aan de westzijde van de N197 is natuurcompensatie van TenneT gepland.	Concept	De gemeente Beverwijk heeft een deel van de westzijde van de N197 gereserveerd voor de natuurcompensatie van TenneT. Wanneer geen nieuw groen (bomen) wordt aangelegd dient er een nieuwe locatie hiervoor gevonden te worden.	Eis	Gemeente Beverwijk	Open
KlantEis-0008	V1 Veiligheid industrie	Actueel	Het is niet mogelijk om een fietspad aan de westzijde aan te leggen i.v.m. veiligeheidsaspecten (wet- en regelgeving).	Concept	Volgens Tata Steel is het niet mogelijk om aan de westzijde een veilig fietpad aan te leggen.	Eis	Tata Steel	Open
KlantEis-0009	V1 Grondverkoop T	Actueel	Tata Steel gaat terughoudend om met het verkoop van grond.	Concept	Tata Steel ziet geen meerwaarde bij een fietspad langs de N197. Daarnaast is de milieuruimte van Tata Steel gekoppeld aan de hoeveelheid m2 aan grond.	Wens	Tata Steel	Open
KlantEis-0010	V1 Grondverkoop S	Actueel	Scheybeeck Vastgoed werkt niet mee aan het verkoop van grond.	Concept	De Binnenduinrandweg is een drukke verkeersader en vrachtverkeer moet zonder problemen het bedrijfsterrein kunnen oprijden.	Eis	Scheybeeck Vastgoed	Open
KlantEis-0011	V2 Veiligheidszone	Actueel	De veiligheidszone van de watertransporleidingen dienen minimaal 5 tot 8 meter te zijn.	Concept	In de KLIC-melding is aangegeven waar watertransportleidingen liggen. Hieromheen is ook de veiligheidszone weergeven. Er mag geen fietspad dicht rondom deze leiding.	Eis	PWN	Open
KlantEis-0012	V2 Contact	Actueel	Er dient een adviesgesprek plaats te vinden als blijkt dat de secundaire watergang verplaatst dient te worden aan de oostzijde.	Concept	Het verplaatsen van de watergang in oostelijke richting zorgt ervoor dat deze in de veiligheidszone van de watertransportleiding komt.	Eis	PWN	Open
KlantEis-0013	V3 Gebruik	Actueel	De inrichting van het fietspad dient uitsluitend voor fietsbewegingen ingericht te worden zodat er geen ontstaat tussen mede weggebruikers.	Concept	In het Duinpark ligt een onverplicht fietpad. Hier begeven zich fietsers, wandelaren, ruiters en hondenbezetters. Door meer fietsbewegingen kan er een conflict ontstaan.	Wens	Gemeente Beverwijk Gemeente Heemskerk Fietsersbond	Open
KlantEis-0014	V3 Gebruik	Actueel	Huidige aantal parkeerplaatsen handhaven.	Concept	De gemeente Beverwijk heeft in de Creutzberglaan opgemerkt dat er een parkeerdruk is. Vanuit de bewoners is er weerstand tegen het verwijderen van extra parkeerplaatsen.	Eis	Gemeente Beverwijk	Open
KlantEis-0015	V3 Comfort	Actueel	De huidige Creutzberglaan is niet geschikt als comfortabele fietsverbinding.	Concept	De huidige Creutzberglaan dient aangepast te worden wanneer deze route de voorkeursvariant wordt. In de huidige situatie liggen er klinkers, is de weg smal en is er een hoge parkeerdruk.	Eis	Fietsersbond	Open

Bijlage G: Risicodossier

Provincie Noord-Holland

Fietsknooppunt N197

Risicodossier fase 1

Hieronder presenteren wij het door de provincie opgesteld risicodossier dat is aangevuld gedurende het onderzoek van project fase A.
In rood zijn aangevulde/aangepaste onderdelen weergegeven. De kwantificering hebben wij conform PNH gedaan aan de hand van de RISMAN methode.

Risicomatrix				Prioriteit	
R-ID	Risico omschrijving	Oorzaak of oorzaken	Gevolg	Totaal (Initieel)	Beheersmaatregel
R4	Aanwezigheid (beschermde) flora en/of fauna zorgt voor aanvullende en/of gewijzigde uitgangspunten.	1. Aanwezigheid van NNN-gebied, direct aansluitend op het traject. (oranje langs de weg, in nabijheid rood) 2. Realiseren van groencompensatie langs het traject. (betreft lage begroeiing) 3. Aanwezigheid (beschermde) flora en/of fauna is nog niet (voldoende) inzichtelijk. 4. Aanwezigheid van faunavoorzieningen: * 1. nabij Beekweg, betreft bunzing, egel, pad * 2. nabij Kroftenweg 5. Nieuwe soorten binnen het gebied tegenkomen	1. Voorkeursvariant is niet (volledig) realiseerbaar. 2. Vertraging vanwege doorlopen procedures. 3. Aanvullende kosten vanwege voorzieningen.	2	1. Uitvoeren bureaustudie in Studiefase; 2. Uitvoeren veldonderzoeken in Planfase.
R6	Ontbrekende schakel kan niet (voldoende) veilig worden gerealiseerd.	1. Openbare verlichting wordt niet toegestaan. (vanuit de belangengroeperingen) 2. Route wordt veel gebruikt door vrachtverkeer. 3. Route wordt veel gebruikt door recreanten. (betreft een populaire route richting zee) 4. Aanwezigheid van inrit naar opslagterrein. (met ver uitstekende poortconstructie) 5. Fietsers hebben (en krijgen) geen voorrang op de rotondes en de route. 6. Verbeteren route voor fietsers kan oneigenlijk gebruik van fietspad door voetgangers/ruiters bevorderen 7. Gewenste dwarsprofielen ERBI-richtlijn niet toepasbaar. 8. Sociale veiligheid fietspad variant 3.1 te laag waardoor waardoor fietspad niet gebruikt wordt.	1. Voorkeursvariant dient (deels) te worden herzien. 2. Imagoschade voor betrokken partijen als achteraf blijkt dat duur fietspad niet gebruikt wordt (3.1)	2	1.Afwegen ontwerpvarianten op basis van verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
R8	Oplossingen blijken niet (eenvoudig) inpasbaar in de beschikbare ruimte.	1. Variant nieuw fietspad aan westzijde N197: * Vrije ruimte naast autoweg: circa ~~3,5 m,~~ 4.5 m * Recht van opstal WRK-leiding PWN (Watertransportleiding Rijn- en Kennemerland) * Aanwezigheid watergang 2. Variant nieuw fietspad aan oostzijde N197: * Vrije ruimte naast autoweg: circa 6,2 m * Recht van opstal WRK-leiding PWN (Watertransportleiding Rijn- en Kennemerland) * Aanwezigheid watergang * Gasunie en PWN transportleidingen liggen met eis voorzorgsmaatregel 3. Variant 3.2: Omwonende niet eens met verwijderen parkeerplaatsen. 4. Aanwezigheid van faunavoorzieningen. * 1. nabij Beekweg, betreft bunzing, egel, pad * 2. nabij Kroftenweg	1. Voorkeursvariant dient (deels) te worden herzien.	2	1. Meenemen inpasbaarheid in afwegingscriteria.
R9	Bouwkosten zijn hoger dan verwacht	1. Variant nieuw fietspad aan westzijde N197: * Eigendom TATA-steel * Eigendom Scheybeek Vastgoed BV * Eigendom PWN * Eigendom Gemeente Beverwijk (Grondverwerving is waarschijnlijk lastig) 2.Variant nieuw fietspad aan oostzijde N197: * Eigendom PWN * Eigendom Gemeente Beverwijk * Eigendom Gasunie (nabij rotonde zuidzijde) (Grondverwerving is mogelijk) 3. Internationale spanningen (oorlog), effect op prijzen van grondstoffen	1. Voorkeursvariant dient (deels) te worden herzien.	2	1. Inventariseren alternatieven voor voorkeursvariant.
R15	De realisatie van het project kan niet doorgaan door veranderende stikstof wetgeving	1. De vrijstelling voor de aanlegfase komt onverwacht te vervallen. 2. Stikstofberekeningen leiden tot ongunstige resultaten / grote impact op Natura2000 gebieden	1. Complexe vergunningprocedure 2. Werkwijze aanpassen om stikstofdoelstellingen te behalen (meer of geheel elektrisch)	2	1. In ons advies in de vervolgfase stellen we voor in te zetten op emissie arm materieel en circulaire bouwstoffen 2. We volgen de ontwikkelingen in de stikstofwetgeving en anticiperen hierop door vroegtijdig in overleg te treden met bevoegd gezag. 3. Vergunning aanvragen om wel stikstof uit te mogen stoten
R1	Gehanteerde uitgangspunten blijken niet (voldoende) actueel, betrouwbaar en/of compleet.	1. Areaaldata blijkt niet van (voldoende) kwaliteit; 2. Milieuhygiënische bodemkwaliteit is niet (voldoende) bekend. 3. Geotechnische bodemkwaliteit is niet (voldoende) bekend. 4. Resultaten uit verkeerstellingen zijn niet (tijdig) beschikbaar. (zoals nog niet op de juiste locatie, wijze en/of moment uitgevoerd) 5. De legger van HHNK klopt niet met de situatie buiten voor variant 1 en 2. Zaksloten zijn niet verbonden met waterhuishouding, maar de legger geeft wel eisen die hier niet bij passen qua waterbreedte en taluds.	1. Vertraging vanwege (herhaaldelijke) herstelwerkzaamheden. 2. Aanvullende kosten vanwege (herhaaldelijke) herstelwerkzaamheden. 3. Varianten niet inpasbaar o.b.v. legger.	1	1. Meenemen raakvlakken in studiefase; 2. Uitvoeren (conditionerende) onderzoeken; 3.Toetsen areaaldata op actualiteit en/of volledigheid; 4. Overeenstemming opstellen met HHNK over aanpassing legger.
R2	Aanwezige voorzieningen (op terrein derden) beperken de beschikbare ruimte.	1. Eigendomsgrenzen zijn niet (voldoende) bekend. (betreft provincie, gemeente en/of derden) 2. Planologische begrenzingen zijn niet (voldoende) bekend. (zoals aanwezigheid NNN en TATA-steel) 3. Begrenzingen zijn niet (eenvoudig) te duiden. (fietspad is in eigendom bij PNH, maar is in beheer van en ligt op grond van gemeente Beverwijk)	1. Vertraging vanwege (herhaaldelijke) herstelwerkzaamheden. 2. Aanvullende kosten vanwege (herhaaldelijke) herstelwerkzaamheden.	1	1. Inventariseren voorzieningen op terrein derden. (zoals middels gesprek met TATA-steel); 2. Meenemen raakvlakken in studiefase; 3. Toetsen areaaldata op actualiteit en/of volledigheid.
R3	Gehanteerde juridische en/of planologische begrenzing blijkt niet (voldoende) betrouwbaar.	1. Eigendomsgrenzen zijn niet (voldoende) bekend. (betreft provincie, gemeente en/of derden) 2. Planologische begrenzingen zijn niet (voldoende) bekend. (zoals aanwezigheid NNN en TATA-steel) 3. Begrenzingen zijn niet (eenvoudig) te duiden. (fietspad is in eigendom bij PNH, maar is in beheer van en ligt op grond van gemeente Beverwijk)	1. Vertraging vanwege noodzakelijke hoeveelheid afstemming tussen de betrokken partijen.	1	1. Afstemmen kadastrale grenzen met eigenaren; 2. Uitvoeren veldonderzoeken in Planfase;
R5	Relevante (bestuurlijke) stakeholders keren zich tegen het project.	1. Gemeente Beverwijk is niet (voldoende) betrokken. 2. Aangrenzende bedrijven zijn niet (voldoende) betrokken. (betreft met name TATA-steel) 3. Politieke onrust richting TATA-steel wordt op het project gericht. (betreft een politiek beladen gebied) 4. Wisselingen in coalitie binnen gemeente Beverwijk. (zoals vanwege gemeenteraadsverkiezingen) 5. Nut en noordzaak variant 1 of 2 wordt ter discussie gesteld. 6. Potentiele aantasting Natuurnetwerk ter discussie. Herbegrenzing NNN daardoor politiek-bestuurlijk uitdagend. (variant 1 en 2)	1. Ontbrekende schakel in regionaal fietsnetwerk route Heemskerk – Wijk aan Zee kan niet (tijdig) worden gerealiseerd.	1	1. Betrekken stakeholders tijdens studiefase.
R7	Beschikbaar budget blijkt niet (voldoende) toereikend.	1. Beperkte omvang budget. 2. Mogelijkheden voor aantrekken aanvullend budget worden niet (voldoende) benut. (vooralsnog enkel budget vanuit PNH, tenzij oplossing grootschaliger gaat worden opgepakt, dan subsidie en/of medefinanciering vanuit gemeente Beverwijk)	1. Vertraging vanwege opnieuw langs PS moeten voor budget. 2. Budgettair passende oplossing blijkt niet (voldoende) effectief. (budget is te beperkt om echt passende maatregelen te treffen)	1	1. Meenemen kosten als afwegingscriterium bij (komen tot) keuze voorkeursvariant.
R14	Voorbereiding en realisatie van het project duurt langer dan verwacht	1. Zettingen als gevolg van opvulling watergang 2. Ruimtelijke procedures/ vergunningen vergen meer tijd dan ingeschat 3. Aanpassingen waterhuishouding vergt aanvullende hydraulisch onderzoek 4. Beschikbaarheid grondstoffen ontoereikend/materialen niet leverbaar binnen gestelde termijn. 5. Onvoorziene vertraging en kosten als gevolg van te verleggen bestaande K&L	1. Werkzaamheden worden niet (tijdig) gerealiseerd.	1	1. Nader onderzoek in vervolgfase (zoals geotechnische beschouwing, hydraulisch etc.) 2. Wegontwerp opstellen o.b.v. lokale, standaard en beschikbare producten producten. 3. In vroeg stadium K&L-eigenaren benaderen.
R10	Meekoppelkansen worden niet (voldoende) benut.	1. Aansluiting op snelfietsroute wordt niet (voldoende) gerealiseerd. 2. Aansluiting op reguliere (onderhouds)werkzaamheden vindt niet (voldoende) plaats	1. Imagoschade voor betrokken partijen. 2. Oplopende kosten door inefficiëntie.	0	1. Opstellen integrale afwegingen. 2. Betrekken interne stakeholders. 3. Betrekken externe stakeholders.
R11	Draagvlak voor de oplossingen blijkt vanuit de omgevingspartijen niet (voldoende) aanwezig.	1. Actiegroeperingen vanuit het verleden zijn niet (voldoende) betrokken. (zoals groepering die zich uitsprak tegen aanleg Binnenduinrandweg) (Stichting Duinbehoud) 2. Bewoners zijn niet (voldoende) betrokken. 3. Bedrijven zijn niet (voldoende) betrokken. 4. Nut en noodzaak fietsverbinding wordt ter discussie gesteld. 5. Voorkeursvariant voldoet niet aan verwachtingen stakeholders (Aandachtspunt is de parkeerdruk in v3.2)	1. Uitoefenen (bestuurlijke) druk op het project. 2. Klachten vanuit de omgeving.	0	1. Betrekken omgevingspartijen. Bij varianten in de woonwijk (3.1 en 3.2) klankbordgroep met bewoners oprichten.
R12	Duurzaamheidskansen worden niet (voldoende) benut.	1. Duurzaamheid heeft geen (voldoende) aandacht gekregen tijdens de studiefase.	1. Vertraging vanwege herontwerp. 2. Vertraging vanwege aanvullende sessie. 3. Vertraging vanwege heroverweging ontwerp. 4. Vertraging vanwege overleg met opdrachtgever. 5. Vertraging vanwege niet (tijdig) ontvangen budget.	0	1. Betrekken van alle partijen. (zoals BHR, INFRA, ID) 2. Duurzaamheidsessie organiseren. 3. Ontwerp o.b.v. lokaal beschikbare producten. 4. MKI-berekening maken
R13	Overdracht project van afdeling Beleid naar afdeling BHR/B&U vindt niet (tijdig) plaats.	1. Documenten zijn niet van (voldoende) kwaliteit. 2. Benodigde capaciteit is niet (tijdig) beschikbaar.	1. Werkzaamheden worden niet (tijdig) voorbereid. 2. Werkzaamheden worden niet (tijdig) gerealiseerd. 3. Beloften en/of verwachtingen richting stakeholders worden niet (tijdig) waargemaakt. 4. Beloften en/of verwachtingen richting omgeving(spartijen) worden niet (tijdig) waargemaakt.	0	1. Betrekken BHR/B&U bij opstellen documenten. 2. Betrekken BHR/B&U bij opstellen capaciteitsbehoefte. 3. Opvolgen planning.

Bijlage H: Kostenramingen

De bijlage is opgebouwd uit de volgende onderdelen :

-Toelichting op uitgangspunten kostenraming

- SSK-ramingen varianten

Technische uitgangspunten kostenraming

Voor:	Provincie Noord-Holland
Van:	A. Hoogendoorn
Bedrijf:	Iv-Infra b.v.
Datum:	14 oktober 2022
Referentie:	Rev_1a
Onderwerp:	Onderbouwing Kostenraming

Algemeen.
Voor de varianten zijn transportkosten voor het materieel, materiaal ingeschat.
De rijplaten en bouwhekken worden geacht over de gehele tracélengte benodigd te zijn.
De voorbelasting bestaat uit constructief zand, dit kan tevens in het wegcunet worden gebruikt. Het overtollige zand wordt afgevoerd.

Variant 1, tracélengte 950m.

Grondwerk
Voor de maatgevende hoeveelheden van het grondwerk zijn representatieve dwarsprofielen genomen.
De hoeveelheden uitgetrokken aan de hand van vaste kubieke meters.
Hierna zijn interne en transportbewegingen binnen het werkterrein en naar erkende verwerkers ingeschat op basis van transportbewegingen. Achtereenvolgens wordt de overtollige grond gestort bij een erkend verwerker.

Wegfundatie
Aan de oostzijde van de rijbaan wordt voorbelasting aangebracht gelijk aan de af te voeren grond, alleen handelingskosten.
Een zandcunet met een dikte van ca. 0.40m wordt aangelegd. Een wegfundatie bestaande uit een 200mm dik hydraulisch menggranulaat.
Een afwerklaag met een dikte van 5cm wordt geleverd en aangebracht.

Verharding
De asfaltverhardingsconstructie bestaat uit een onderlaag met een dikte van 70mm en een deklaag van tilrood asfalt met een dikte van 30mm. Kleeflagen en wegmarkeringen complementeren de verhardingsconstructie.

Duikerelementen
Het verlengen van duikerelementen wordt voorzien met een totale lengte van ca. 3m, waarna de taludelementen met een kopbalk worden teruggeplaatst.

Wegbebakening
Er worden voor deze variant enkele borden en bewegwijzering verplaatst, waarvoor een post is opgenomen.
Voor de afscherming van het fietspad richting het talud is een geleiderails ontworpen.

K&L
Het percentage voor de nadeelcompensatie van K&L is gemiddeld ingeschat.

Verkeersmaatregelen
In deze projectfase is een percentage voor de verkeersmaatregelen opgenomen.

Variant 2, tracélengte 950m.

Grondwerk
Voor de maatgevende hoeveelheden van het grondwerk zijn representatieve dwarsprofielen genomen.
De hoeveelheden uitgetrokken aan de hand van vaste kubieke meters.
Hierna zijn interne en transportbewegingen binnen het werkterrein en naar erkende verwerkers ingeschat op basis van transportbewegingen. Achtereenvolgens wordt de overtollige grond gestort bij een erkend verwerker.

Wegfundatie
Aan de westzijde van de rijbaan wordt voorbelasting aangebracht gelijk aan de af te voeren grond, alleen handelingskosten.
Een zandcunet met een dikte van ca. 0.40m wordt aangelegd. Een wegfundatie bestaande uit een 200mm dik hydraulisch menggranulaat.
Een afwerklaag met een dikte van 5cm wordt geleverd en aangebracht.

Verharding
De asfaltverhardingsconstructie bestaat uit een onderlaag met een dikte van 70mm en een deklaag van tilrood asfalt met een dikte van 30mm. Kleeflagen en wegmarkeringen complementeren de verhardingsconstructie.

Duikerelementen
Het verlengen van duikerelementen wordt voorzien met een totale lengte van ca. 3m, waarna de taludelementen met een kopbalk worden teruggeplaatst.

Wegbebakening
Er worden voor deze variant enkele borden en bewegwijzering verplaatst, waarvoor een post is opgenomen.
Voor de afscherming van het fietspad richting het talud is een geleiderails ontworpen.

K&L
Het percentage voor de nadeelcompensatie van K&L is hoog ingeschat.

Verkeersmaatregelen
In deze projectfase is een percentage voor de verkeersmaatregelen opgenomen.

Variant 3.1, Duinpark tracélengte 1.990m.

Grondwerk
De grondhoeveelheden t.a.v. de Duinpark variant houden rekening met het eenzijdig vergraven van de bermsloot over ca. 450m het ontgraven van het zandcunet en het menggranulaat met een respectievelijke dikte van 400mm en 250mm. Vervolgens wordt alle grond hergebruikt en is gerekend met interne transport cycli.

Wegfundatie
Ter plaatsen van de rijbaan wordt voorbelasting voorzien. Geleverd en aangebracht worden het Zand voor zandbed en het menggranulaat over de respectievelijke dikten van 400mm en 250mm.
Hierna dient een afwerklaag met een dikte van 5cm aangebracht te worden.

Verharding
De asfaltverharding wordt grotendeels verbreed met een constructiedikte van ca. 0.10m.
De gehele lengte van ca. 1.990m wordt gefreesd en overlaagd waarbij de tussenlaag (dikte= 50m) en de deklaag (dikte= 30mm) worden vervangen.

Wegbebakening
Ten slotte worden in deze variant de wegmarkering aangebracht.
K&L
Het percentage voor de nadeelcompensatie van K&L is laag ingeschat.
Verkeersmaatregelen
In deze projectfase is een percentage voor de verkeersmaatregelen opgenomen.

Variant 3.2, Cruetzberglaan tracélengte 1.840m.

Grondwerk
De grondhoeveelheden t.a.v. de Cruetzberglaan variant houden rekening met het ontgraven van ca. 0.75m (0.10m - asfaltconstructie, 0.40m - zandcunet 0.30m menggranulaat) grondwerk over ca. 1.840m van het tracé. Vervolgens wordt alle grond hergebruikt en is gerekend met interne transport cycli.
Wegfundatie
Ter plaatsen van de rijbaan wordt voorbelasting voorzien. Het menggranulaat wordt met een dikte van 300mm aangebracht. Hierna dient een afwerklaag met een dikte van 5cm aangebracht te worden.
Verharding
De asfaltverharding wordt aangelegd nadat de bestaande wegverharding is opgebroken met een constructiedikte van ca. 0.10m.
Over een lengte van ca. 750m wordt gefreesd en overlaagd waarbij de tussenlaag (dikte= 50m) en de deklaag (dikte= 30mm) worden vervangen.
Wegbebakening
Ten slotte worden in deze variant de wegmarkering aangebracht.
K&L
Het percentage voor de nadeelcompensatie van K&L is laag ingeschat.
Verkeersmaatregelen
In deze projectfase is een percentage voor de verkeersmaatregelen opgenomen.

Kostenoverzicht varianten

Kostencatregorie	Variant 1 West	Variant 2 Oost	Variant 3.1 Duinpark	Variant 3.2 Creutzberglaan
Bouw kosten	€ 1.336.521	€ 1.194.832	€ 1.169.239	€ 1.261.935
Engineeringskosten	€ 381.863	€ 341.380	€ 334.068	€ 360.553
Vastgoedkosten	€ 370.000	€ 10.000	€ -	€ -
Overige Bijkomende Kosten	€ 117.741	€ 139.397	€ 91.869	€ 99.152
Subtotaal Investeringskosten	€ 2.206.126	€ 1.685.609	€ 1.595.176	€ 1.721.639
Object Overstijgende Risicoreservering (10%)	€ 220.613	€ 168.561	€ 159.518	€ 172.164
Investeringskosten, excl. BTW	**€ 2.426.738**	**€ 1.854.170**	**€ 1.754.693**	**€ 1.893.803**
Instandhoudingskosten, (netto) contante waarde met een discontovoet van 1,6% en een rekenhorizon van 49 jaar	**€ 1.095.799**	**€ 1.257.280**	**€ 1.462.876**	**€ 1.941.869**

Uitgangspunten opslagpercentages.

- Eenheidsprijzen voor het aanbrengen van het zandcunet en menggranulaat zijn ruim aangehouden. Dit vanwege de huidige tekortkomingen in het ontbreken van voortschrijdend in deze projectfase.
- Nader te detailleren 10%, de blanco vlekken in het huidige ontwerp behelzen: nader uitwerking grondhoeveelheden met name in relatie tot het breedte wegdek, eventuele op- en aansluitingen op de bestaande verhardingsconstructies, wegmarkeringen.
- Overige eenmalige kosten 2%, deze is laag aangehouden omdat zij voor een deel al in de direct benoemde kosten zijn verwerkt.
- Overige algemene bouwplaatskosten 2%, percentage wordt geacht voldoende te zijn in voor het inrichten van een depot en het toepassen van een mobiele keet.
- Uitvoeringskosten 8%, wordt geacht afdoende te zijn voor het uitvoerend personeel in en om het werkterrein.
- Projectmanagementkosten 6%, wordt geacht afdoende te zijn om aan aannemerszijde IPM rollen te vervullen in een klein infrastructureel project.
- Algemene Kosten 8%, ter afdekking van de kosten van inzet van capaciteit van het hoofdbureau van de aannemer lijkt dit grosso modo ordentelijk.
- Winst & Risico 5%, voor een gezonde bedrijfsvoering met winst wordt ca. 3% winst en 2% risico als waarschijnlijk gezien.
- Engineeringskosten opdrachtnemer 10%.
- Engineeringskosten ingenieursbureau 10%.
- Engineeringskosten opdrachtnemer 10%.
- Leges & heffingen voorvloeiend uit vergunningaanvragen opdrachtnemer 1,75%.
- Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer 0,25%.
- Verkeersmaatregelen 5% .
- Nadeelcompensatie kabels en leidingen derden [ingeschat bij voor iedere variant afzonderlijk]
- Communicatiekosten niet via contract 0,25%.
- Niet benoemde object gebonden risicoreservering 5%.
- Niet benoemde object overstijgende risicoreservering 10%.

Met vriendelijke groet,

Antal Hoogendoorn
Kostendeskundige

Colofon *Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000*

Project:

Project	**Fietsknelpunt N197**
Omschrijving / specificatie	Onderzoek studiefase ontbrekende fietsschakel N197 Beverwijk
Projectfase	Fase 1
Opdrachtgever	Provincie Noord-Holland
Projectmanager	
Manager projectbeheersing	
Technisch manager	

Bedrijfseconomische raming:

Type raming	Deterministische
Datum opstelling raming	2022-10-14
Opsteller raming	A. Hoogendoorn
Mede opstellers raming	C. Koolwaaij & M. Flu
Versie raming	Rev_1
Status raming	Definitief
Prijspeil raming	Q3 - 2022
Valuta	Euro
Classificering vertrouwelijkheid	INFORMATIE

Archivering:

Project-/dossier-/SAP-nummer	INFR220427
Dossiernummer raming	
Kenmerk kostenrapportage/-memo/-nota	
Bestandsnaam raming	20221014 INFR220427 Rev_1a Variantenstudie Fietspad (deter).xlsm
Locatie (map) opgeslagen raming	N:\INFR220427 PNH, Fietsknooppunt N197\04 Producten\04 Rapport_Advies\SSK

Toetsing:

Raming intern getoetst door	C. Koolwaaij & M. Flu
Datum interne toetsing	14-10-22
Raming extern getoetst door	
Datum externe toetsing	

Parafering:

Paraaf opsteller raming	
Paraaf interne toetser	
Paraaf externe toetser	
Paraaf projectleider	
Paraaf manager projectbeheersing	
Paraaf projectmanager	

Bedrijfsgegevens:

Bedrijfsnaam	Iv_Infra
Afdelingsnaam	Projectbeheersing

Kostencatregorie	Variant 1 West	Variant 2 Oost	Variant 3.1 Duinpark	Variant 3.2 Creutzberglaan
Bouwkosten	€ 1.336.521	€ 1.194.832	€ 1.169.239	€ 1.261.935
Engineeringskosten	€ 381.863	€ 341.380	€ 334.068	€ 360.553
Vastgoedkosten	€ 370.000	€ 10.000	€ -	€ -
Overige Bijkomende Kosten	€ 117.741	€ 139.397	€ 91.869	€ 99.152
Subtotaal Investeringskosten	€ 2.206.126	€ 1.685.609	€ 1.595.176	€ 1.721.639
Object Overstijgende Risicoreservering (10%)	€ 220.613	€ 168.561	€ 159.518	€ 172.164
Investeringskosten, excl. BTW	**€ 2.426.738**	**€ 1.854.170**	**€ 1.754.693**	**€ 1.893.803**

Instandhoudingskosten, (netto) contante waarde met een discontovoet van 1,6% en een rekenhorizon van 49 jaar	**€ 1.095.799**	**€ 1.257.280**	**€ 1.462.876**	**€ 1.941.869**

Deelraming aan | Deelraming Variant 1 West | Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs	Totaal
	Investeringskosten:				
					€ -
1	**Voorbereidende werkzaamheden**				€ -
101	**Transportkosten materieel**				€ -
101000	Transportkosten hydraulische rupsgraafmachine L2.500	1	keer	€ 740,00	€ 740
101010	Transportkosten wiellaadschop L2.000	1	keer	€ 680,00	€ 680
101020	Transportkosten asfaltset type	1	keer	€ 1.500,00	€ 1.500
102	**Transportkosten materiaal**				€ -
102000	Transportkosten rijplaten [1/3 van de tracélengte]	1	keer	€ 2.827,64	€ 2.828
102010	Transportkosten bouwhekken [1/3 van de tracélengte]	1	keer	€ 204,00	€ 204
102020	Uitladen rijplaten	113	ton	€ 20,00	€ 2.262
102030	Uitladen bouwhekken	4	ton	€ 20,00	€ 82
ST 1	**Subtotaal voorbereidende werkzaamheden**			**€ 8.295**	€ -
					€ -
2	**Grondwerkzaamheden**				€ -
201	**Ontgraven**	7.829	m3		€ -
201000	Ontgraven grond t.p.v. DP2 [Lxm3/m 350m x 7,7m3/m]	2.695	m3	€ 5,50	€ 14.823
201010	Ontgraven grond t.p.v. DP5 [Lxm3/m 300m x 5,3m3/m]	1.590	m3	€ 5,50	€ 8.745
201020	Ontgraven grond t.p.v. DP5 [Lxm3/m 300m x 3,5m3/m]	1.050	m3	€ 5,50	€ 5.775
201030	Ontgraven grond t.g.v. DP2 fundatie [LxBxd= 350mx3,5mx0,75m]	919	m3	€ 3,50	€ 3.216
201040	Ontgraven grond t.g.v. DP5 fundatie [LxBxd= 300mx3,5mx0,75m]	788	m3	€ 3,50	€ 2.756
201050	Ontgraven grond t.g.v. DP8 fundatie [LxBxd= 300mx3,5mx0,75m]	788	m3	€ 3,50	€ 2.756
202	**Aanvullen**	1.166	m3		€ -
202000	Aanbr. + verdichten grond t.p.v. DP2 [Lxm3/m 350m x 0,93m3/m]	326	m3	€ 6,95	€ 2.262
202010	Aanbr. + verdichten grond t.p.v. DP5 [Lxm3/m 300m x 1,66m3/m]	498	m3	€ 6,95	€ 3.461
202020	Aanbr. + verdichten grond t.p.v. DP8 [Lxm3/m 300m x 1,14m3/m]	342	m3	€ 6,95	€ 2.377
203	**Transport intern**				€ -
203000	Transport nr depot [tot. ontgraven m3, inxl. 15% zetting en 10% klink]	9.786	m3	€ 2,50	€ 24.465
203010	Retourtransport vanaf depot [tot. aanvullen m3, inxl. 15% zetting en 10% klink]	1.457	m3	€ 2,50	€ 3.642
203020	Retourtransport vanaf depot [tot. overige m3 - voorbelasting, inxl. 15% zetting en 10% klink]	8.329	m3	€ 2,50	€ 20.823
204	**Toepassen voorbelasting**				€ -
204000	Toepassen voorbelasting	6.663	m3	€ 10,50	€ 69.964
205	**Transport richting erkend verwerker**				€ -
205000	Transport en stort richting erkend verwerker [voorbelasting]	5.333	m3	€ 5,00	€ 26.666
205010	Storten vrijkomende grond bij erkend verwerker (vervuilde grond)	8.000	ton	€ 20,00	€ 159.998
ST 2	**Subtotaal grondwerkzaamheden**			**€ 351.728**	€ -
					€ -
3	**Wegfundatie**				€ -
301	**Wegfundatie dwarsprofiel 2**				€ -
301010	Lev. + aanbr. zand voor cunetbed [LxBxd= 350mx3,50mx0,40m]	490	m3	€ 12,50	€ 6.125
301020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat [d= 0,25m]	1.225	m2	€ 17,50	€ 21.438
302	**Wegfundatie dwarsprofiel 5**				€ -
301010	Lev. + aanbr. zand voor cunetbed [LxBxd= 300mx3,50mx0,40m]	420	m3	€ 12,50	€ 5.250
301020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat [d= 0,25m]	1.050	m2	€ 17,50	€ 18.375
303	**Wegfundatie dwarsprofiel 8**				€ -
301010	Lev. + aanbr. zand voor cunetbed [LxBxd= 300mx3,50mx0,40m]	420	m3	€ 12,50	€ 5.250
301020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat [d= 0,25m]	1.050	m2	€ 17,50	€ 18.375
ST 3	**Subtotaal wegfundatie**			**€ 344.908**	€ -
					€ -
4	**Wegverhardingsconstructie**				€ -
401	**Verharding dwarsprofiel 2 [L= 350m x 3,50m]**	1.225	m2		€ -
401000	Lev. + aanbr. OL A AC22 base [d= 70mm]	214	ton	€ 70,00	€ 12.605
401010	Lev. + aanbr. DL A Tilrood AC11 surf [d= 30mm]	92	ton	€ 215,00	€ 53.616
401020	Lev. + aanbr. kleeflaag	1.225	m2	€ 0,65	€ 4.323
402	**Verharding dwarsprofiel 5**	1.050	m2		€ -
402000	Lev. + aanbr. OL A AC22 base [d= 70mm]	184	ton	€ 70,00	€ 12.605
402010	Lev. + aanbr. DL A Tilrood AC11 surf [d= 30mm]	79	ton	€ 215,00	€ 53.616
402020	Lev. + aanbr. kleeflaag	1.050	m2	€ 0,65	€ 4.323
403	**Verharding dwarsprofiel 8**	1.050	m2		€ -
403000	Lev. + aanbr. OL A AC22 base [d= 70mm]	184	ton	€ 70,00	€ 12.605
403010	Lev. + aanbr. DL A Tilrood AC11 surf [d= 30mm]	79	ton	€ 215,00	€ 53.616
403020	Lev. + aanbr. kleeflaag	1.050	m2	€ 0,65	€ 4.323
ST 4	**Subtotaal wegverhardingsconstructie [fietspad b=3,50m]**			**€ 211.630**	€ -
					€ -
5	**Verlengen duikerementen**				€ -
501000	Verlengen kokerduiker [2dgn 2 vakman+hgm]	3	m	€ 5.420,00	€ 16.260
501010	Verplaatsen taludelementen met kopbalk [1dgn 2 vakman+hgm]	1	post	€ 1.960,00	€ 1.960
ST 5	**Subtotaal verlengen duikerementen**			**€ 18.220**	€ -
					€ -
6	**Wegbebakening**				€ -
601000	Verplaaten bebording	1	post	€ 2.000,00	€ 2.000
601010	Verplaatsen bewegwijzering	1	post	€ 1.500,00	€ 1.500
601020	Lev. + aanbr. geleiderailsconstructie	869	m	€ 95,00	€ 82.555
ST 6	**Subtotaal wegbebakening**			**€ 393.762**	€ -
					€ -
7	**Openbare verlichting**				€ -
701000	Lev. + aanbr. lantaarns h=6m + k&l aansl. op voedingskast + armatuur h.o.h. 50m	20	st	€ 3.750,00	€ 75.000
ST 7	**Subtotaal openbare verlichting**			**€ 75.000**	€ -
					€ -
8	**Groenvoorzieningen**				€ -
601000	Egaliseren, bemesten en inzaaien bermen	2.375	m2	€ 3,50	€ 8.313
ST 8	**Subtotaal groenvoorzieningen**			**€ 8.313**	€ -
					€ -
9	**Hemelwaterafvoer**				€ -
901000	Lev. + aanbr. kolken in buitenberm + ingraven [h.o.h. 25m]	39	st	€ 375,00	€ 14.625
901010	Lev. + aanbr. pvc ultra 3 ¢125mm	585	m	€ 27,50	€ 16.088
ST 9	**Subtotaal hemelwaterafvoer**			**€ 138.829**	€ -
					€ -
	Benoemde directe bouwkosten				**€ 864.766**
_ntd	Nader te detailleren bouwkosten (%)	10,0%	van	€ 864.766,38	€ 86.477
	Directe bouwkosten				**€ 951.243**

Deelraming aan | *Deelraming Variant 1 West* | *Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000*

Code	*Omschrijving post*	*Hoeveelheid*	*Eenheid*		*Prijs*		*Totaal*
_oek	Overige eenmalige kosten (%)	2,0%	van	€	951.243,02	€	19.025
_oabk	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	2,0%	van	€	951.243,02	€	19.025
_uk	Uitvoeringskosten (%)	8,0%	van	€	951.243,02	€	76.099
_pm	Projectmanagementkosten (%)	6,0%	van	€	951.243,02	€	57.075
_ak	Algemene kosten (%)	8,0%	van	€	1.122.466,76	€	89.797
_w&r	Winst & Risico	5,0%	van	€	1.212.264,10	€	60.613
	Indirecte bouwkosten	*33,8%*	*t.o.v. directe bouwkosten*			**€**	**321.634**
	Voorziene bouwkosten					**€**	**1.272.877**
_nbogrr	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	5,0%	van	€	1.272.877,31	€	63.644
	Risicoreservering bouwkosten	*5,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**63.644**
	Bouwkosten Deelraming Variant 1 West					**€**	**1.336.521**
_engon	Engineeringskosten Opdrachtnemer	10,0%	van	€	1.272.877,31	€	127.288
_enging	Engineeringskosten Ingenieursbureau	10,0%	van	€	1.272.877,31	€	127.288
_engog	Engineeringskosten Opdrachtgever	10,0%	van	€	1.272.877,31	€	127.288
	Engineeringskosten Deelraming Variant 1 West					**€**	**381.863**
_vgk	Grondaankoop t.b.v. realisatie fietsverbinding	7.400,00	m2	€	50,00	€	370.000
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 1 West					**€**	**370.000**
_obkleg	Leges & heffingen voorvloeiend uit vergunningaanvragen opdrachtnemer	1,75%	van	€	1.272.877,31	€	22.275
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,25%	van	€	1.272.877,31	€	3.182
_obkvm	Verkeersmaatregelen	5,00%	van	€	1.272.877,31	€	63.644
_obkk&l	Nadeelcompensatie kabels en leidingen derden	2,00%	van	€	1.272.877,31	€	25.458
_obkcomm	Communicatiekosten niet via contract	0,25%	van	€	1.272.877,31	€	3.182
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 1 West					**€**	**117.741**
	Investeringskosten Deelraming Variant 1 West exclusief BTW					**€**	**2.206.126**
	BTW (%)	19,9%	van	€	2.206.125,52	€	439.229
	Investeringskosten Deelraming Variant 1 West inclusief BTW					**€**	**2.645.354**
	Investeringskosten Deelraming Variant 1 West exclusief BTW (contante waarde)					*€*	*2.206.126*
	Investeringskosten Deelraming Variant 1 West inclusief BTW (contante waarde)					*€*	*2.645.354*

Deelraming aan | Deelraming Variant 1 West | Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs	Totaal
	Instandhoudingskosten:				
		-	keer	€ -	€ -
[tao]	Toestandsafhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
[gao]	Gebruikersafhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
[dao]	Defect afhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
		-	keer	€ -	€ -
[tao]	Inspectieregieme	-	keer	€ -	€ -
	Functionele inspectie (visuele schouw)	49	keer	€ 1.020,00	€ 49.980
	Instandhoudingsinspectie	9	keer	€ 1.520,00	€ 13.680
		-	keer	€ -	€ -
[gao]	Klein onderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Maaien bermen [100% vh opp. 2 x per jr]	96	keer	€ 114,00	€ 10.944
	Vervangen afstandhouders geleiderails [5% vd afstandhouders 1x per jr]	49	keer	€ 1.350,00	€ 66.150
	Vervangen ledingwerk [5% vd lengte 1x per jr]	49	keer	€ 950,63	€ 46.581
		-	keer	€ -	€ -
[gao]	Grootonderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Vorstschade deklaagconstructie [0,50% v/h opp 1x per jr]	49	keer	€ 415,63	€ 20.366
	Vervangen asfaltconstructie [2% v/h opp 1 x per 10jr]	4	keer	€ 2.660,00	€ 10.640
	Vervangen aanrijdschade kolken [10% vh tot 1x per 10jr]	4	keer	€ 630,00	€ 2.520
		-	keer	€ -	€ -
[dao]	Vervangingsonderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Vervangen deklaagconstructie [100% v/h opp 1 x per 10jr]	4	keer	€ 83.125,00	€ 332.500
	Vervangen asfaltconstructie [100% v/h opp 1 x per 20jr]	1	keer	€ 133.000,00	€ 133.000
	Vervangen asfaltconstructie, incl wegfundatie [100% v/h opp 1 x per 40jr]	1	keer	€ 199.500,00	€ 199.500
	Vervangen geleiderails [100% vd lengte 1x per 25jr]	1	keer	€ 104.500,00	€ 104.500
	Vervangen kolken en leidingen [100% vh tot 1x per 35jr]	1	keer	€ 30.712,50	€ 30.713
		-	keer	€ -	€ -
	Benoemde directe bouwkosten				**€ 1.021.073**
_ntd	Nader te detailleren bouwkosten (%)	5,0%	van	€ 1.021.072,75	€ 51.054
	Directe bouwkosten				**€ 1.072.126**
_oek	Overige eenmalige kosten (%)	1,0%	van	€ 1.072.126,39	€ 10.721
_oabk	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	1,0%	van	€ 1.072.126,39	€ 10.721
_uk	Uitvoeringskosten (%)	5,0%	van	€ 1.072.126,39	€ 53.606
_ak	Algemene kosten (%)	4,0%	van	€ 1.147.175,23	€ 45.887
_w&r	Winst & Risico	2,5%	van	€ 1.193.062,24	€ 29.827
	Indirecte bouwkosten	*14,1%*	*t.o.v. directe bouwkosten*		**€ 150.762**
	Voorziene bouwkosten				**€ 1.222.889**
_nbogrr	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	2,5%	van	€ 1.222.888,80	€ 30.572
	Risico risicoreservering bouwkosten	*2,5%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*		**€ 30.572**
	Bouwkosten Deelraming Variant 1 West				**€ 1.253.461**
_engon	Engineeringskosten Opdrachtnemer	2,5%	van	€ 1.222.888,80	€ 30.572
_enging	Engineeringskosten Ingenieursbureau	3,8%	van	€ 1.222.888,80	€ 45.858
_engog	Engineeringskosten Opdrachtgever	2,5%	van	€ 1.222.888,80	€ 30.572
	Engineeringskosten Deelraming Variant 1 West				**€ 107.003**
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 1 West				**€ -**
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,1%	van	€ 1.222.888,80	€ 1.529
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,1%	van	€ 1.222.888,80	€ 1.529
_obkk&l	Nadeelcompensatie kabels en leidingen derden	1,0%	van	€ 1.222.888,80	€ 12.229
_obkcomm	Communicatiekosten niet via contract	0,1%	van	€ 1.222.888,80	€ 1.529
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 1 West				**€ 16.815**
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 1 West exclusief BTW				**€ 1.377.279**
	BTW (%)	20,8%	van	€ 1.377.278,51	€ 286.018
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 1 West inclusief BTW				**€ 1.663.297**
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 1 West exclusief BTW (contante waarde)				*€ 907.449*
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 1 West inclusief BTW (contante waarde)				*€ 1.095.799*
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 1 West exclusief BTW				**€ 3.583.404**
	BTW (%)				€ 725.247
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 1 West inclusief BTW				**€ 4.308.651**
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 1 West exclusief BTW (contante waarde)				*€ 3.113.574*
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 1 West inclusief BTW (contante waarde)				*€ 3.741.154*

Deelraming aan | Deelraming Variant 2 Oost | Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid		Prijs		Totaal
	Investeringskosten:						
						€	-
1	**Voorbereidende werkzaamheden**					€	-
101	**Transportkosten materieel**					€	-
101000	Transportkosten hydraulische rupsgraafmachine L2.500	1	keer	€	740,00	€	740
101010	Transportkosten wiellaadschop L2.000	1	keer	€	680,00	€	680
101020	Transportkosten asfaltset type	1	keer	€	1.500,00	€	1.500
102	**Transportkosten materiaal**	-	-	€	-	€	-
102000	Transportkosten rijplaten [1/3 van de tracélengte]	1	keer	€	2.827,64	€	2.828
102010	Transportkosten bouwhekken [1/3 van de tracélengte]	1	keer	€	204,00	€	204
102020	Uitladen rijplaten	113	ton	€	20,00	€	2.262
102030	Uitladen bouwhekken	4	ton	€	20,00	€	82
ST 1	**Subtotaal voorbereidende werkzaamheden**			**€**	**8.295**	€	-
						€	-
2	**Grondwerkzaamheden**					€	-
201	**Ontgraven**	6.291	m3			€	-
201000	Ontgraven grond t.p.v. DP2 [Lxm3/m 350m x 3,65m3/m]	1.278	m3	€	5,50	€	7.026
201010	Ontgraven grond t.p.v. DP5 [Lxm3/m 300m x 4m3/m]	1.200	m3	€	5,50	€	6.600
201020	Ontgraven grond t.p.v. DP5 [Lxm3/m 300m x 4,4m3/m]	1.320	m3	€	5,50	€	7.260
201030	Ontgraven grond t.g.v. DP2 fundatie [LxBxd= 350mx3,5mx0,75m]	919	m3	€	3,50	€	3.216
201040	Ontgraven grond t.g.v. DP5 fundatie [LxBxd= 300mx3,5mx0,75m]	788	m3	€	3,50	€	2.756
201050	Ontgraven grond t.g.v. DP8 fundatie [LxBxd= 300mx3,5mx0,75m]	788	m3	€	3,50	€	2.756
202	**Aanvullen**	1.386	m3	€	-	€	-
202000	Aanbr. + verdichten grond t.p.v. DP2 [Lxm3/m 350m x 1,32m3/m]	462	m3	€	6,95	€	3.211
202010	Aanbr. + verdichten grond t.p.v. DP5 [Lxm3/m 300m x 1,48m3/m]	444	m3	€	6,95	€	3.086
202020	Aanbr. + verdichten grond t.p.v. DP8 [Lxm3/m 300m x 1,6m3/m]	480	m3	€	6,95	€	3.336
203	**Transport intern**					€	-
203000	Transport nr depot [tot. ontgraven m3, inxl. 15% zetting en 10% klink]	7.864	m3	€	2,50	€	19.660
203010	Retourtransport vanaf depot [tot. aanvullen m3, inxl. 15% zetting en 10% klink]	1.733	m3	€	2,50	€	4.331
203020	Retourtransport vanaf depot [tot. overige m3 - voorbelasting, inxl. 15% zetting en 10% klink]	6.132	m3	€	2,50	€	15.329
204	**Toepassen voorbelasting**					€	-
204000	Toepassen voorbelasting	4.905	m3	€	10,50	€	51.505
205	**Transport richting erkend verwerker**					€	-
205000	Transport en stort richting erkend verwerker [voorbelasting]	3.575	m3	€	5,00	€	17.876
205010	Storten vrijkomende grond bij erkend verwerker (vervuilde grond)	5.363	ton	€	20,00	€	107.258
ST 2	**Subtotaal grondwerkzaamheden**			**€**	**255.206**	€	-
						€	-
3	**Wegfundatie**					€	-
301	**Wegfundatie dwarsprofiel 2**					€	-
301010	Aanbr. zand voor cunetbed [LxBxd= 350mx3,50mx0,40m]	490	m3	€	12,50	€	6.125
301020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat [d= 0,25m]	1.225	m2	€	17,50	€	21.438
302	**Wegfundatie dwarsprofiel 5**					€	-
301010	Aanbr. zand voor cunetbed [LxBxd= 300mx3,50mx0,40m]	420	m3	€	12,50	€	5.250
301020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat [d= 0,25m]	1.050	m2	€	17,50	€	18.375
303	**Wegfundatie dwarsprofiel 8**					€	-
301010	Aanbr. zand voor cunetbed [LxBxd= 300mx3,50mx0,40m]	420	m3	€	12,50	€	5.250
301020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat [d= 0,25m]	1.050	m2	€	17,50	€	18.375
ST 3	**Subtotaal wegfundatie**			**€**	**344.908**	€	-
						€	-
4	**Wegverhardingsconstructie**					€	-
401	**Verharding dwarsprofiel 2 [L= 350m x 3,50m]**	1.225	m2			€	-
401000	Lev. + aanbr. OL A AC22 base [d= 70mm]	214	ton	€	70,00	€	12.605
401010	Lev. + aanbr. DL A Tilrood AC11 surf [d= 30mm]	92	ton	€	215,00	€	53.616
401020	Lev. + aanbr. kleeflaag	1.225	m2	€	0,65	€	4.323
402	**Verharding dwarsprofiel 5**	1.050	m2			€	-
402000	Lev. + aanbr. OL A AC22 base [d= 70mm]	184	ton	€	70,00	€	12.605
402010	Lev. + aanbr. DL A Tilrood AC11 surf [d= 30mm]	79	ton	€	215,00	€	53.616
402020	Lev. + aanbr. kleeflaag	1.050	m2	€	0,65	€	4.323
403	**Verharding dwarsprofiel 8**	1.050	m2			€	-
403000	Lev. + aanbr. OL A AC22 base [d= 70mm]	184	ton	€	70,00	€	12.605
403010	Lev. + aanbr. DL A Tilrood AC11 surf [d= 30mm]	79	ton	€	215,00	€	53.616
403020	Lev. + aanbr. kleeflaag	1.050	m2	€	0,65	€	4.323
ST 4	**Subtotaal wegverhardingsconstructie [fietspad b=3,50m]**			**€**	**211.630**	€	-
						€	-
5	**Verlengen duikerementen**					€	-
501000	Verlengen kokerduiker [2dgn 2 vakman+hgm]	3	m	€	5.420,00	€	16.260
501010	Verplaatsen taludelementen met kopbalk [1dgn 2 vakman+hgm]	1	post	€	1.960,00	€	1.960
ST 5	**Subtotaal verlengen duikerementen**			**€**	**18.220**	€	-
						€	-
6	**Wegbebakening**					€	-
601000	Verplaaten bebording	1	post	€	2.000,00	€	2.000
601010	Verplaatsen bewegwijzering	1	post	€	1.500,00	€	1.500
601020	Lev. + aanbr. geleiderailsconstructie	920	m	€	95,00	€	87.400
ST 6	**Subtotaal wegbebakening**			**€**	**90.900**	€	-
						€	-
7	**Openbare verlichting**					€	-
701000	Lev. + aanbr. lantaarns h=6m + k&l aansl. op voedingskast + armatuur h.o.h. 50m	20	st	€	3.750,00	€	75.000
ST 7	**Subtotaal openbare verlichting**			**€**	**75.000**	€	-
						€	-
8	**Groenvoorzieningen**					€	-
601000	Egaliseren, bemesten en inzaaien bermen	2.375	m2	€	3,50	€	8.313
ST 8	**Subtotaal groenvoorzieningen**			**€**	**8.313**	€	-
						€	-
9	**Hemelwaterafvoer**					€	-
901000	Lev. + aanbr. kolken in buitenberm + ingraven [h.o.h. 25m]	39	st	€	375,00	€	14.625
901010	Lev. + aanbr. pvc ultra 3 ¢125mm	585	m	€	27,50	€	16.088
ST 9	**Subtotaal hemelwaterafvoer**			**€**	**138.829**	€	-
						€	-
	Benoemde directe bouwkosten					**€**	**773.089**
_ntd	Nader te detailleren bouwkosten (%)	10,0%	van	€	773.089,23	€	77.309
	Directe bouwkosten					**€**	**850.398**
_oek	Overige eenmalige kosten (%)	2,0%	van	€	850.398,15	€	17.008
_oabk	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	2,0%	van	€	850.398,15	€	17.008
_uk	Uitvoeringskosten (%)	8,0%	van	€	850.398,15	€	68.032
_pm	Projectmanagementkosten (%)	6,0%	van	€	850.398,15	€	51.024
_ak	Algemene kosten (%)	8,0%	van	€	1.003.469,82	€	80.278
_w&r	Winst & Risico	5,0%	van	€	1.083.747,41	€	54.187
	Indirecte bouwkosten	*33,8%*	*t.o.v. directe bouwkosten*			**€**	**287.537**
	Voorziene bouwkosten					**€**	**1.137.935**
_nbogrr	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	5,0%	van	€	1.137.934,78	€	56.897
	Risicoreservering bouwkosten	*5,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**56.897**

Deelraming aan	Deelraming Variant 2 Oost				Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000
Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs	Totaal
	Bouwkosten Deelraming Variant 2 Oost				**€ 1.194.832**

Deelraming aan | *Deelraming Variant 2 Oost* | *Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000*

Code	*Omschrijving post*	*Hoeveelheid*	*Eenheid*	*Prijs*	*Totaal*
_engon	Engineeringskosten Opdrachtnemer	10,0%	van	€ 1.137.934,78	€ 113.793
_enging	Engineeringskosten Ingenieursbureau	10,0%	van	€ 1.137.934,78	€ 113.793
_engog	Engineeringskosten Opdrachtgever	10,0%	van	€ 1.137.934,78	€ 113.793
	Engineeringskosten Deelraming Variant 2 Oost				**€ 341.380**
0	Grondaankoop t.b.v. realisatie fietsverbinding	200,00	m2	€ 50,00	€ 10.000
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 2 Oost				**€ 10.000**
_obkleg	Leges & heffingen voorvloeiend uit vergunningaanvragen opdrachtnemer	1,8%	van	€ 1.137.934,78	€ 19.914
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,3%	van	€ 1.137.934,78	€ 2.845
_obkvm	Verkeersmaatrgelen	5,0%	van	€ 1.137.934,78	€ 56.897
_obkk&l	Nadeelcompensatie kabels en leidingen derden	5,0%	van	€ 1.137.934,78	€ 56.897
_obkcomm	Communicatiekosten niet via contract	0,3%	van	€ 1.137.934,78	€ 2.845
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 2 Oost				**€ 139.397**
	Investeringskosten Deelraming Variant 2 Oost exclusief BTW				**€ 1.685.609**
	BTW (%)	19,2%	van	€ 1.685.608,96	€ 323.202
	Investeringskosten Deelraming Variant 2 Oost inclusief BTW				**€ 2.008.811**
	Investeringskosten Deelraming Variant 2 Oost exclusief BTW (contante waarde)				*€ 1.675.609*
	Investeringskosten Deelraming Variant 2 Oost inclusief BTW (contante waarde)				*€ 2.000.911*
	Instandhoudingskosten:				
		-	keer	€ -	€ -
[tao]	Toestandsafhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
[gao]	Gebruikersafhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
[dao]	Defect afhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
		-	keer	€ -	€ -
[tao]	Inspectieregieme	-	keer	€ -	€ -
	Functionele inspectie (visuele schouw)	49	keer	€ 1.020,00	€ 49.980
	Instandhoudingsinspectie	9	keer	€ 1.520,00	€ 13.680
		-	keer	€ -	€ -
[gao]	Klein onderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Maaien bermen [100% vh opp. 2 x per jr]	96	keer	€ 114,00	€ 10.944
	Vervangen afstandhouders geleiderails [5% vd afstandhouders 1x per jr]	49	keer	€ 1.350,00	€ 66.150
	Vervangen ledingwerk [5% vd lengte 1x per jr]	49	keer	€ 950,63	€ 46.581
		-	keer	€ -	€ -
[gao]	Grootonderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Vorstschade deklaagconstructie [0,50% v/h opp 1x per jr]	49	keer	€ 415,63	€ 20.366
	Vervangen asfaltconstructie [2% v/h opp 1 x per 10jr]	4	keer	€ 2.660,00	€ 10.640
	Vervangen aanrijdschade kolken [10% vh tot 1x per 10jr]	4	keer	€ 630,00	€ 2.520
		-	keer	€ -	€ -
[dao]	Vervangingsonderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Vervangen deklaagconstructie [100% v/h opp 1 x per 10jr]	4	keer	€ 83.125,00	€ 332.500
	Vervangen asfaltconstructie [100% v/h opp 1 x per 20jr]	1	keer	€ 133.000,00	€ 133.000
	Vervangen asfaltconstructie, incl wegfundatie [100% v/h opp 1 x per 40jr]	1	keer	€ 199.500,00	€ 199.500
	Vervangen geleiderails [100% vd lengte 1x per 25jr]	2	keer	€ 104.500,00	€ 209.000
	Vervangen kolken en leidingen [100% vh tot 1x per 35jr]	1	keer	€ 30.712,50	€ 30.713
		-	keer	€ -	€ -
	Benoemde directe bouwkosten				**€ 1.125.573**
_ntd	Nader te detailleren bouwkosten (%)	5,0%	van	€ 1.125.572,75	€ 56.279
	Directe bouwkosten				**€ 1.181.851**
_oek	Overige eenmalige kosten (%)	1,0%	van	€ 1.181.851,39	€ 11.819
_oabk	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	1,0%	van	€ 1.181.851,39	€ 11.819
_uk	Uitvoeringskosten (%)	5,0%	van	€ 1.181.851,39	€ 59.093
_ak	Algemene kosten (%)	4,0%	van	€ 1.264.580,98	€ 50.583
_w&r	Winst & Risico	2,5%	van	€ 1.315.164,22	€ 32.879
	Indirecte bouwkosten	*14,1%*	*t.o.v. directe bouwkosten*		**€ 166.192**
	Voorziene bouwkosten				**€ 1.348.043**
_nbogrr	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	2,5%	van	€ 1.348.043,33	€ 33.701
	Risico risicoreservering bouwkosten	*2,5%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*		**€ 33.701**
	Bouwkosten Deelraming Variant 2 Oost				**€ 1.381.744**
_engon	Engineeringskosten Opdrachtnemer	2,5%	van	€ 1.348.043,33	€ 33.701
_enging	Engineeringskosten Ingenieursbureau	3,8%	van	€ 1.348.043,33	€ 50.552
_engog	Engineeringskosten Opdrachtgever	2,5%	van	€ 1.348.043,33	€ 33.701
	Engineeringskosten Deelraming Variant 2 Oost				**€ 117.954**
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 2 Oost				**€ -**
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,1%	van	€ 1.348.043,33	€ 1.685
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,1%	van	€ 1.348.043,33	€ 1.685
_obkk&l	Nadeelcompensatie kabels en leidingen derden	1,0%	van	€ 1.348.043,33	€ 13.480
_obkcomm	Communicatiekosten niet via contract	0,1%	van	€ 1.348.043,33	€ 1.685
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 2 Oost				**€ 18.536**
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 2 Oost exclusief BTW				**€ 1.518.234**
	BTW (%)	20,8%	van	€ 1.518.233,80	€ 315.290
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 2 Oost inclusief BTW				**€ 1.833.524**
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 2 Oost exclusief BTW (contante waarde)				*€ 1.041.091*
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 2 Oost inclusief BTW (contante waarde)				*€ 1.257.280*
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 2 Oost exclusief BTW				**€ 3.203.843**
	BTW (%)				€ 638.492
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 2 Oost inclusief BTW				**€ 3.842.335**
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 2 Oost exclusief BTW (contante waarde)				*€ 2.716.700*
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 2 Oost inclusief BTW (contante waarde)				*€ 3.258.191*

Deelraming aan | Deelraming Variant 3.1 Duinpark | Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid		Prijs	Totaal
	Investeringskosten:					
						€ -
1	**Voorbereidende werkzaamheden**					€ -
101	**Transportkosten materieel**					€ -
101000	Transportkosten hydraulische rupsgraafmachine L2.500	1	keer	€	740,00	€ 740
101010	Transportkosten wiellaadschop L2.000	1	keer	€	680,00	€ 680
101020	Transportkosten asfaltset type	1	keer	€	1.500,00	€ 1.500
102	**Transportkosten materiaal**	-	-	€	-	€ -
102000	Transportkosten rijplaten [1/3 van de tracélengte]	1	keer	€	17.769,46	€ 17.769
102010	Transportkosten bouwhekken [1/3 van de tracélengte]	1	keer	€	426,75	€ 427
102020	Uitladen rijplaten	711	ton	€	20,00	€ 14.216
102030	Uitladen bouwhekken	9	ton	€	20,00	€ 171
ST 1	**Subtotaal voorbereidende werkzaamheden**			**€**	**35.502**	€ -
						€ -
2	**Grondwerkzaamheden**					€ -
201	**Ontgraven**	3.018	m3			€ -
201000	Ontgraven grond t.p.v. DP3.1.1 overlagen geen grond [L= 625m x 0]	-	m3	€	5,50	€ -
201010	Ontgraven grond t.p.v. DP3.1.2 [LxBxd 580m x 1,50m x 0,75m]	653	m3	€	5,50	€ 3.589
201020	Ontgraven grond t.p.v. DP3.1.3 geen verbreding of berm [L= 320m x 0]	-	m3	€	5,50	€ -
201030	Ontgraven grond t.p.v. DP3.1.4 bermsloot [Lxm3/m 465m x 3m x 0,75m]	1.046	m3	€	5,50	€ 5.754
201040	Ontgraven grond t.g.v. DP3.1.1 fundatie overlagen geen grond [L= 650m x 0]	-	m3	€	3,50	€ -
201050	Ontgraven grond t.g.v. DP3.1.2 fundatie verbreding [LxBxd= 580mx0,5mx0,75m]	218	m3	€	3,50	€ 761
201060	Ontgraven grond t.g.v. DP3.1.3 fundatie overlagen geen grond [L= 320m x 0]	788	m3	€	3,50	€ 2.756
201070	Ontgraven grond t.g.v. DP3.1.4 fundatie verbreding [LxBxd= 465mx0,9mx0,75m]	314	m3	€	3,50	€ 1.099
202	**Aanvullen**	1.307	m3			€ -
202000	Aanbr. + verdichten grond t.p.v. DP3.1.1 overlagen geen grond [L= 625m x 0]	-	m3	€	6,95	€ -
202010	Aanbr. + verdichten grond t.p.v. DP3.1.2 [LxBxd 580m x 1,00m x 0,75m]	435	m3	€	6,95	€ 3.023
202020	Aanbr. + verdichten grond t.p.v. DP3.1.3 geen verbreding of berm [L= 320m x 0]	-	m3	€	6,95	€ -
202030	Aanbr. + verdichten grond t.p.v. DP3.1.4 bermsloot [Lxm3/m 465m x 2,5m x 0,75m]	872	m3	€	6,95	€ 6.060
203	**Transport intern**					€ -
203000	Transport nr depot [tot. ontgraven m3, inxl. 15% zetting en 10% klink]	3.772	m3	€	2,50	€ 9.430
203010	Retourtransport vanaf depot [tot. aanvullen m3, inxl. 15% zetting en 10% klink]	1.634	m3	€	2,50	€ 4.084
203020	Retourtransport vanaf depot [tot. overige m3 - voorbelasting, inxl. 15% zetting en 10% klink]	2.138	m3	€	2,50	€ 5.346
204	**Toepassen voorbelasting**					€ -
204000	Toepassen voorbelasting	1.711	m3	€	10,50	€ 17.963
205	**Transport richting erkend verwerker**					€ -
205000	Transport en stort richting erkend verwerker [voorbelasting]	1.007	m3	€	5,00	€ 5.037
205010	Storten vrijkomende grond bij erkend verwerker (vervuilde grond)	1.511	ton	€	20,00	€ 30.221
ST 2	**Subtotaal grondwerkzaamheden**			**€**	**95.122**	€ -
						€ -
3	**Wegfundatie**					€ -
301	**Wegfundatie dwarsprofiel 3.1.1**					€ -
301010	Aanbr. zand voor cunetbed overlagen geen cunet [L= 625mx0m]	-	m3	€	12,50	€ -
301020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat overlagen geen fundatie [L=625mx0]	-	m2	€	17,50	€ -
302	**Wegfundatie dwarsprofiel 3.1.2**					€ -
302010	Aanbr. zand voor cunetbed [LxBxd= 580mx0,50mx0,40m]	116	m3	€	12,50	€ 1.450
302020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat [d= 0,25m]	290	m2	€	17,50	€ 5.075
303	**Wegfundatie dwarsprofiel 3.1.3**					€ -
303010	Aanbr. zand voor cunetbed overlegen geen cunet [L= 320mx0m]	420	m3	€	12,50	€ 5.250
303020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat [L=320mx0m]	1.050	m2	€	17,50	€ 18.375
304	**Wegfundatie dwarsprofiel 3.1.4**					€ -
304010	Aanbr. zand voor cunetbed [LxBxd= 465mx0,90mx0,40m]	167	m3	€	12,50	€ 2.093
304020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat [d= 0,25m]	419	m2	€	17,50	€ 7.324
3	**Wegfundatie**			**€**	**39.566**	€ -
						€ -

Deelraming aan | Deelraming Variant 3.1 Duinpark | Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid		Prijs		Totaal
4	**Wegverhardingsconstructie**					€	-
40	**Verharding dwarsprofiel 3.1.1 [fietsstraat]**	2.625	m2			€	-
401	**Frezen**					€	-
401000	Frezen DL [LxBxd= 625mx4,20mx30mm]	2.625	m2	€	5,50	€	14.438
401010	Frezen TL [LxBxd= 625x4,20x50mm]	2.625	m2	€	8,50	€	22.313
401020	Inladen en transport asfaltpuin	18	uur	€	77,50	€	1.395
401030	Storten asfaltpuin [teerhoudend]	525	ton	€	47,50	€	24.938
402	**Overlagen asfalt**	-		- €	-	€	-
402000	Lev. + aanbr. TL A AC22 bind [LxBxd= 625mx4,20mx50mm]	328	ton	€	70,00	€	22.969
402010	Lev. + aanbr. DL A tilrood AC11 surf [LxBxd= 625mx3,50mx30mm]	164	ton	€	215,00	€	35.273
402020	Lev. + aanbr. DL A zwart AC11 surf [LxBxd= 625mx0,70mx30mm]	33	ton	€	95,00	€	3.117
402030	Lev. + aanbr. kleeflaag [LxB= 2stx625mx4,20m]	5.250	m2	€	0,65	€	3.413
41	**Verharding dwarsprofiel 3.1.2 [fietspad]**	1.740	m2			€	-
411	**Frezen**					€	-
411000	Frezen DL [LxBxd= 580mx3mx30mm]	1.740	m2	€	5,50	€	9.570
411010	Frezen TL [LxBxd= 580mx3mx50mm]	1.740	m2	€	8,50	€	14.790
411020	Inladen en transport asfaltpuin	12	uur	€	77,50	€	930
411030	Storten asfaltpuin [teerhoudend]	348	ton	€	47,50	€	16.530
412	**Overlagen asfalt**	-		- €	-	€	-
412000	Lev. + aanbr. TL A AC22 bind [LxBxd= 580mx3mx50mm]	218	ton	€	70,00	€	15.225
412010	Lev. + aanbr. DL A tilrood AC11 surf [LxBxd= 580mx3mx30mm]	131	ton	€	215,00	€	28.058
412020	Lev. + aanbr. kleeflaag [LxB= 2stx580mx3m]	3.480	m2	€	0,65	€	2.262
413	**Verbreden asfalt**	-		- €	-	€	-
413000	Lev. + aanbr. OL A AC22 base [LxBxd= 580mx0,50mx40mm]	36	ton	€	70,00	€	2.538
413010	Lev. + aanbr. TL A AC22 bind [LxBxd= 580mx0,50mx30mm]	36	ton	€	85,00	€	3.081
413020	Lev. + aanbr. DL A tilrood AC11 surf [LxBxd= 580mx0,50mx30mm]	22	ton	€	215,00	€	4.676
413030	Lev. + aanbr. kleeflaag [LxB= 2stx580mx0,50m]	580	m2	€	0,65	€	377
42	**Verharding dwarsprofiel 3.1.3 [fietsstraat]**	1.008	m2			€	-
421	**Frezen**					€	-
421000	Frezen DL [LxBxd= 320mx3,15mx30mm]	1.008	m2	€	5,50	€	5.544
421010	Frezen TL [LxBxd= 320mx3,15x50mm]	1.008	m2	€	8,50	€	8.568
421020	Inladen en transport asfaltpuin	8	uur	€	77,50	€	620
421030	Storten asfaltpuin [teerhoudend]	202	ton	€	47,50	€	9.576
422	**Overlagen asfalt**	-		- €	-	€	-
422000	Lev. + aanbr. TL A AC22 bind [LxBxd= 320mx3,15mx50mm]	126	ton	€	70,00	€	8.820
422010	Lev. + aanbr. DL A tilrood AC11 surf [LxBxd= 320mx3,15mx30mm]	76	ton	€	215,00	€	16.254
422020	Lev. + aanbr. kleeflaag [LxB= 2stx320mx3,15m]	2.016	m2	€	0,65	€	1.310
43	**Verharding dwarsprofiel 3.1.4 [fietspad]**	1.232	m2			€	-
431	**Frezen**					€	-
431000	Frezen DL [LxBxd= 465mx2,65mx30mm]	1.232	m2	€	5,50	€	6.777
431010	Frezen TL [LxBxd= 465mx2,65x50mm]	1.232	m2	€	8,50	€	10.474
431020	Inladen en transport asfaltpuin	10	uur	€	77,50	€	775
431030	Storten asfaltpuin [teerhoudend]	246	ton	€	47,50	€	11.706
432	**Overlagen asfalt**	-		- €	-	€	-
432000	Lev. + aanbr. TL A AC22 bind [LxBxd= 465mx2,65mx50mm]	154	ton	€	70,00	€	10.782
432010	Lev. + aanbr. DL A tilrood AC11 surf [LxBxd= 465mx2,65mx30mm]	92	ton	€	215,00	€	19.870
432020	Lev. + aanbr. kleeflaag [LxB= 2stx465mx2,65mx3m]	2.465	m2	€	0,65	€	1.602
433	**Verbreden asfalt**	-		- €	-	€	-
433000	Lev. + aanbr. OL A AC22 base [LxBxd= 465mx0,90mx40mm]	29	ton	€	70,00	€	2.034
433010	Lev. + aanbr. TL A AC22 bind [LxBxd= 465mx0,90mx30mm]	52	ton	€	85,00	€	4.447
433020	Lev. + aanbr. DL A tilrood AC11 surf [LxBxd= 465mx0,90mx30mm]	31	ton	€	215,00	€	6.748
433030	Lev. + aanbr. kleeflaag [LxB= 2stx580mx0,50m]	580	m2	€	0,65	€	377
ST 4	**Subtotaal wegverhardingsconstructie overlagen [fietspad b=3,50m]**			**€**	**127.854**	€	-
						€	-
7	**Openbare verlichting**					€	-
701000	Lev. + aanbr. lantaarns h=6m + k&l aansl. op voedingskast + armatuur h.o.h. 50m	41	st	€	3.750,00	€	153.750
ST 7	**Subtotaal openbare verlichting**			**€**	**153.750**	€	-
						€	-
8	**Groenvoorzieningen**					€	-
601000	Egaliseren, bemesten en inzaaien bermen	4.975	m2	€	3,50	€	17.413
ST 8	**Subtotaal groenvoorzieningen**			**€**	**17.413**	€	-
						€	-
9	**Hemelwaterafvoer**					€	-
901000	Lev. + aanbr. kolken in buitenberm + ingraven [h.o.h. 25m]	80	st	€	375,00	€	30.000
901010	Lev. + aanbr. pvc ultra 3 ¢125mm, aanname 15m per kolk	1.200	m	€	27,50	€	33.000
ST 9	**Subtotaal hemelwaterafvoer**			**€**	**283.508**	€	-

Deelraming aan | Deelraming Variant 3.1 Duinpark | Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid		Prijs		Totaal
						€	-
	Benoemde directe bouwkosten					**€**	**756.530**
_ntd	Nader te detailleren bouwkosten (%)	10,0%	van	€	756.530,02	€	75.653
	Directe bouwkosten					**€**	**832.183**
_oek	Overige eenmalige kosten (%)	2,0%	van	€	832.183,02	€	16.644
_oabk	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	2,0%	van	€	832.183,02	€	16.644
_uk	Uitvoeringskosten (%)	8,0%	van	€	832.183,02	€	66.575
_pm	Projectmanagementkosten (%)	6,0%	van	€	832.183,02	€	49.931
_ak	Algemene kosten (%)	8,0%	van	€	981.975,96	€	78.558
_w&r	Winst & Risico	5,0%	van	€	1.060.534,04	€	53.027
	Indirecte bouwkosten	*33,8%*	*t.o.v. directe bouwkosten*			**€**	**281.378**
	Voorziene bouwkosten					**€**	**1.113.561**
_nbogrr	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	5,0%	van	€	1.113.560,74	€	55.678
	Risicoreservering bouwkosten	*5,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**55.678**
	Bouwkosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark					**€**	**1.169.239**
_engon	Engineeringskosten Opdrachtnemer	10,0%	van	€	1.113.560,74	€	111.356
_enging	Engineeringskosten Ingenieursbureau	10,0%	van	€	1.113.560,74	€	111.356
_engog	Engineeringskosten Opdrachtgever	10,0%	van	€	1.113.560,74	€	111.356
	Engineeringskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark					**€**	**334.068**
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark					**€**	**-**
_obkleg	Leges & heffingen voorvloeiend uit vergunningaanvragen opdrachtnemer	1,8%	van	€	1.113.560,74	€	19.487
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,3%	van	€	1.113.560,74	€	2.784
_obkvm	Verkeersmaatrgelen	5,0%	van	€	1.113.560,74	€	55.678
_obkk&l	Nadeelcompensatie kabels en leidingen derden	1,0%	van	€	1.113.560,74	€	11.136
_obkcomm	Communicatiekosten niet via contract	0,3%	van	€	1.113.560,74	€	2.784
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark					**€**	**91.869**
	Investeringskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark exclusief BTW					**€**	**1.595.176**
	BTW (%)	19,8%	van	€	1.595.175,76	€	316.279
	Investeringskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark inclusief BTW					**€**	**1.911.455**
	Investeringskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark exclusief BTW (contante waarde)					*€*	*1.595.176*
	Investeringskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark inclusief BTW (contante waarde)					*€*	*1.911.455*

Deelraming aan | Deelraming Variant 3.1 Duinpark | Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs	Totaal
	Instandhoudingskosten:				
		-	keer	€ -	€ -
[tao]	Toestandsafhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
[gao]	Gebruikersafhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
[dao]	Defect afhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
		-	keer	€ -	€ -
[tao]	Inspectieregieme	-	keer	€ -	€ -
	Functionele inspectie (visuele schouw)	49	keer	€ 1.020,00	€ 49.980
	Instandhoudingsinspectie	9	keer	€ 1.520,00	€ 13.680
		-	keer	€ -	€ -
[gao]	Klein onderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Maaien bermen [100% vh opp. 2 x per jr]	96	keer	€ 238,80	€ 22.925
	Vervangen ledingwerk [5% vd lengte 1x per jr]	49	keer	€ 1.950,00	€ 95.550
		-	keer	€ -	€ -
[gao]	Grootonderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Vorstschade deklaagconstructie [0,50% v/h opp 1x per jr]	49	keer	€ 825,66	€ 40.457
	Vervangen asfaltconstructie [2% v/h opp 1 x per 10jr]	4	keer	€ 5.284,20	€ 21.137
	Vervangen aanrijdschade kolken [10% vh tot 1x per 10jr]	4	keer	€ 1.575,00	€ 6.300
		-	keer	€ -	€ -
[dao]	Vervangingsonderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Vervangen deklaagconstructie [100% v/h opp 1 x per 15jr]	3	keer	€ 165.131,25	€ 495.394
	Vervangen asfaltconstructie [100% v/h opp 1 x per 20jr]	1	keer	€ 264.210,00	€ 264.210
	Vervangen asfaltconstructie, incl wegfundatie [100% v/h opp 1 x per 40jr]	1	keer	€ 264.210,00	€ 264.210
	Vervangen kolken en leidingen [100% vh tot 1x per 35jr]	1	keer	€ 63.000,00	€ 63.000
		-	keer	€ -	€ -
	Benoemde directe bouwkosten				**€ 1.336.843**
_ntd	Nader te detailleren bouwkosten (%)	5,0%	van	€ 1.336.842,51	€ 66.842
	Directe bouwkosten				**€ 1.403.685**
_oek	Overige eenmalige kosten (%)	1,0%	van	€ 1.403.684,63	€ 14.037
_oabk	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	1,0%	van	€ 1.403.684,63	€ 14.037
_uk	Uitvoeringskosten (%)	5,0%	van	€ 1.403.684,63	€ 70.184
_ak	Algemene kosten (%)	4,0%	van	€ 1.501.942,56	€ 60.078
_w&r	Winst & Risico	2,5%	van	€ 1.562.020,26	€ 39.051
	Indirecte bouwkosten	*14,1%*	*t.o.v. directe bouwkosten*		**€ 197.386**
	Voorziene bouwkosten				**€ 1.601.071**
_nbogrr	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	2,5%	van	€ 1.601.070,76	€ 40.027
	Risico risicoreservering bouwkosten	*2,5%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*		**€ 40.027**
	Bouwkosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark				**€ 1.641.098**
_engon	Engineeringskosten Opdrachtnemer	2,5%	van	€ 1.601.070,76	€ 40.027
_enging	Engineeringskosten Ingenieursbureau	4,3%	van	€ 1.601.070,76	€ 68.046
_engog	Engineeringskosten Opdrachtgever	3,8%	van	€ 1.601.070,76	€ 60.040
	Engineeringskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark				**€ 168.112**
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark				**€ -**
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,1%	van	€ 1.601.070,76	€ 2.001
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,1%	van	€ 1.601.070,76	€ 2.001
_obkk&l	Nadeelcompensatie kabels en leidingen derden	1,0%	van	€ 1.601.070,76	€ 16.011
_obkcomm	Communicatiekosten niet via contract	0,1%	van	€ 1.601.070,76	€ 2.001
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark				**€ 22.015**
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark exclusief BTW				**€ 1.831.225**
	BTW (%)	20,8%	van	€ 1.831.224,69	€ 380.354
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark inclusief BTW				**€ 2.211.579**
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark exclusief BTW (contante waarde)				*€ 1.211.383*
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark inclusief BTW (contante waarde)				*€ 1.462.876*
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark exclusief BTW				**€ 3.426.400**
	BTW (%)				€ 696.633
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark inclusief BTW				**€ 4.123.034**
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark exclusief BTW (contante waarde)				*€ 2.806.559*
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 3.1 Duinpark inclusief BTW (contante waarde)				*€ 3.374.331*

Deelraming aan | Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan | Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000

Code	Omschrijving post	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs	Totaal
	Investeringskosten:				
					€ -
1	**Voorbereidende werkzaamheden**				€ -
101	**Transportkosten materieel**				€ -
101000	Transportkosten hydraulische rupsgraafmachine L2.500	1	keer	€ 740,00	€ 740
101010	Transportkosten wiellaadschop L2.000	1	keer	€ 680,00	€ 680
101020	Transportkosten asfaltset type	1	keer	€ 1.500,00	€ 1.500
102	**Transportkosten materiaal**	-	-	€ -	€ -
102000	Transportkosten rijplaten [1/3 van de tracélengte]	1	keer	€ 15.760,35	€ 15.760
102010	Transportkosten bouwhekken [1/3 van de tracélengte]	1	keer	€ 378,75	€ 379
102020	Uitladen rijplaten	630	ton	€ 20,00	€ 12.608
102030	Uitladen bouwhekken	8	ton	€ 20,00	€ 152
ST 1	**Subtotaal voorbereidende werkzaamheden**			**€ 31.819**	€ -
					€ -
2	**Grondwerkzaamheden**				€ -
201	**Ontgraven**	1.925	m3		€ -
201000	Ontgraven grond t.p.v. DP3.2.1 overlagen geen grond [L= 825m x 0]	-	m3	€ 3,50	€ -
201010	Ontgraven grond t.p.v. DP3.2.2 fundatie [LxBxd 470m x 6,65m x 0,35m]	1.094	m3	€ 3,50	€ 3.829
201020	Ontgraven grond t.p.v. DP3.2.3 fundatie [LxBxd= 470m x 5,05m x 0,35m]	831	m3	€ 3,50	€ 2.908
203	**Transport intern**				€ -
203000	Transport nr depot [tot. ontgraven m3, inxl. 15% zetting en 10% klink]	2.406	m3	€ 2,50	€ 6.015
203010	Retourtransport vanaf depot [tot. aanvullen m3, inxl. 15% zetting en 10% klink]	-	m3	€ 2,50	€ -
203020	Retourtransport vanaf depot [tot. overige m3 - voorbelasting, inxl. 15% zetting en 10% klink]	2.406	m3	€ 2,50	€ 6.015
204	**Toepassen voorbelasting**				€ -
204000	Toepassen voorbelasting	1.925	m3	€ 10,50	€ 20.209
205	**Transport richting erkend verwerker**				€ -
205000	Transport en stort richting erkend verwerker [voorbelasting]	1.925	m3	€ 5,00	€ 9.623
205010	Storten vrijkomende grond bij erkend verwerker (vervuilde grond)	2.887	ton	€ 20,00	€ 57.740
ST 2	**Subtotaal grondwerkzaamheden**			**€ 106.337**	€ -
					€ -
3	**Wegfundatie**				€ -
301	**Wegfundatie dwarsprofiel 3.2.1**				€ -
301010	Lev. + aanbr. zand voor cunetbed overlagen geen cunet [L= 825mx0m]	-	m3	€ 12,50	€ -
301020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat overlagen geen fundatie [L=825mx0]	-	m2	€ 17,50	€ -
302	**Wegfundatie dwarsprofiel 3.2.2**				€ -
302010	Lev. + aanbr. zand voor cunetbed overlagen geen cunet [L= 470mx0m]	-	m3	€ 12,50	€ -
302020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat [LxBxd= 470x6,65mx0,35m]	3.126	m2	€ 17,50	€ 54.696
303	**Wegfundatie dwarsprofiel 3.2.3**				€ -
303010	Lev. + aanbr. zand voor cunetbed overlagen geen cunet [L= 470mx0m]	-	m3	€ 12,50	€ -
303020	Lev. + aanbr. hydraulisch menggranulaat [LxBxd= 470x6,65mx0,35m]	2.374	m2	€ 17,50	€ 41.536
3	**Wegfundatie**			**€ 96.233**	€ -
					€ -
4	**Wegverhardingsconstructie**				€ -
40	**Verharding dwarsprofiel 3.2.1 [fietsstraat]**	3.465	m2		€ -
401	**Frezen**				€ -
401000	Frezen DL [LxBxd= 825mx4,20mx30mm]	3.465	m2	€ 5,50	€ 19.058
401010	Frezen TL [LxBxd= 825x4,20x50mm]	3.465	m2	€ 8,50	€ 29.453
401020	Inladen en transport asfaltpuin	24	uur	€ 77,50	€ 1.860
401030	Storten asfaltpuin [teerhoudend]	693	ton	€ 47,50	€ 32.918
402	**Overlagen asfalt**	-	-	€ -	€ -
402000	Lev. + aanbr. TL A AC22 bind [LxBxd= 825mx4,20mx50mm]	433	ton	€ 70,00	€ 30.319
402010	Lev. + aanbr. DL A tilrood AC11 surf [LxBxd= 825mx3,50mx30mm]	217	ton	€ 215,00	€ 46.561
402020	Lev. + aanbr. DL A zwart AC11 surf [LxBxd= 825mx0,70mx30mm]	33	ton	€ 95,00	€ 3.117
402030	Lev. + aanbr. kleeflaag [LxB= 2stx825mx4,20m]	5.250	m2	€ 0,65	€ 3.413
41	**Verharding dwarsprofiel 3.2.2 [fietsstraat]**	2.256	m2		€ -
411	**Opbreken elementverhardingen [rijbaan + langsparkeren]**				€ -
411000	Opbreken elementverharding rijbaan [470mx 3,25m]	1.528	m2	€ 5,50	€ 8.401
411010	Opbreken elementverhardingen parkeervakken [stxLxB= 2st x 470m x 1,70m]	1.598	m2	€ 8,50	€ 13.583
411020	Inladen en transport asfaltpuin	20	uur	€ 77,50	€ 1.550
411030	Storten betonpuin	564	ton	€ 17,50	€ 9.870
411040	Herstraten parkeervakken [LxB= 470m x 1,85m]	870	m2	€ 15,00	€ 13.043
413	**Aanbrengen asfalt**	-	-	€ -	€ -
413000	Lev. + aanbr. OL A AC22 base [LxBxd= 470mx4,80mx40mm]	226	ton	€ 70,00	€ 15.792
413010	Lev. + aanbr. TL A AC22 bind [LxBxd= 470mx4,80mx30mm]	169	ton	€ 85,00	€ 14.382
413020	Lev. + aanbr. DL A tilrood AC11 surf [LxBxd= 470mx3,50mx30mm]	123	ton	€ 215,00	€ 26.526
413030	Lev. + aanbr. DL A zwart AC11 surf [LxBxd= 470mx1,30mx30mm]	46	ton	€ 95,00	€ 4.353
413040	Lev. + aanbr. kleeflaag [LxB= 2stx470mx4,80m]	4.512	m2	€ 0,65	€ 2.933
42	**Verharding dwarsprofiel 3.1.3 [fietsstraat]**	2.374	m2		€ -
421	**Opbreken elementverhardingen [rijbaan + langsparkeren]**				€ -
421000	Opbreken elementverharding rijbaan [470mx 3,15m]	1.481	m2	€ 5,50	€ 8.143
421010	Opbreken elementverhardingen parkeervakken [LxB= 470m x 1,90m]	893	m2	€ 8,50	€ 7.591
421020	Inladen en transport asfaltpuin	20	uur	€ 77,50	€ 1.550
421030	Storten betonpuin	593	ton	€ 17,50	€ 10.384
421040	Herstraten parkeervakken geen parkeervakken [LxB= 470m x 0]	-	m2	€ 15,00	€ -
422	**Aanbrengen asfalt**	-	-	€ -	€ -
422000	Lev. + aanbr. OL A AC22 base [LxBxd= 470mx5,05mx40mm]	237	ton	€ 70,00	€ 16.615
422010	Lev. + aanbr. TL A AC22 bind [LxBxd= 470mx5,05mx30mm]	178	ton	€ 85,00	€ 15.131
422020	Lev. + aanbr. DL A tilrood AC11 surf [LxBxd= 470mx3,50mx30mm]	123	ton	€ 215,00	€ 26.526
422030	Lev. + aanbr. DL A zwart AC11 surf [LxBxd= 470mx1,56mx30mm]	55	ton	€ 95,00	€ 5.224
422040	Lev. + aanbr. kleeflaag [LxB= 2stx470mx4,80m]	4.512	m2	€ 0,65	€ 2.933
ST 4	**Subtotaal wegverhardingsconstructie**			**€ 371.225**	€ -
					€ -
7	**Openbare verlichting**				€ -
701000	Lev. + aanbr. lantaarns h=6m + k&l aansl. op voedingskast + armatuur h.o.h. 50m	37	st	€ 3.750,00	€ 138.750
ST 7	**Subtotaal openbare verlichting**			**€ 138.750**	€ -
					€ -
8	**Groenvoorzieningen**				€ -
601000	Egaliseren, bemesten en inzaaien bermen	4.413	m2	€ 3,50	€ 15.444
ST 8	**Subtotaal groenvoorzieningen**			**€ 15.444**	€ -
					€ -
9	**Hemelwaterafvoer**				€ -
901000	Lev. + aanbr. kolken in buitenberm + ingraven [h.o.h. 25m]	72	st	€ 375,00	€ 27.000
901010	Lev. + aanbr. pvc ultra 3 ¢125mm	1.080	m	€ 27,50	€ 29.700
ST 9	**Subtotaal hemelwaterafvoer**			**€ 255.278**	€ -
					€ -
	Benoemde directe bouwkosten				**€ 816.507**

Deelraming aan | *Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan* | *Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000*

Code	*Omschrijving post*	*Hoeveelheid*	*Eenheid*		*Prijs*		*Totaal*
_ntd	Nader te detailleren bouwkosten (%)	10,0%	van	€	816.506,81	€	81.651
	Directe bouwkosten					**€**	**898.157**
_oek	Overige eenmalige kosten (%)	2,0%	van	€	898.157,49	€	17.963
_oabk	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	2,0%	van	€	898.157,49	€	17.963
_uk	Uitvoeringskosten (%)	8,0%	van	€	898.157,49	€	71.853
_pm	Projectmanagementkosten (%)	6,0%	van	€	898.157,49	€	53.889
_ak	Algemene kosten (%)	8,0%	van	€	1.059.825,84	€	84.786
_w&r	Winst & Risico	5,0%	van	€	1.144.611,91	€	57.231
	Indirecte bouwkosten	*33,8%*	*t.o.v. directe bouwkosten*			**€**	**303.685**
	Voorziene bouwkosten					**€**	**1.201.843**
_nbogrr	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	5,0%	van	€	1.201.842,50	€	60.092
	Risicoreservering bouwkosten	*5,0%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*			**€**	**60.092**
	Bouwkosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan					**€**	**1.261.935**
_engon	Engineeringskosten Opdrachtnemer	10,0%	van	€	1.201.842,50	€	120.184
_enging	Engineeringskosten Ingenieursbureau	10,0%	van	€	1.201.842,50	€	120.184
_engog	Engineeringskosten Opdrachtgever	10,0%	van	€	1.201.842,50	€	120.184
	Engineeringskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan					**€**	**360.553**
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan					**€**	**-**
_obkleg	Leges & heffingen voorvloeiend uit vergunningaanvragen opdrachtnemer	1,8%	van	€	1.201.842,50	€	21.032
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,3%	van	€	1.201.842,50	€	3.005
_obkvm	Verkeersmaatrgelen	5,0%	van	€	1.201.842,50	€	60.092
_obkk&l	Nadeelcompensatie kabels en leidingen derden	1,0%	van	€	1.201.842,50	€	12.018
_obkcomm	Communicatiekosten niet via contract	0,3%	van	€	1.201.842,50	€	3.005
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan					**€**	**99.152**
	Investeringskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan exclusief BTW					**€**	**1.721.639**
	BTW (%)	19,8%	van	€	1.721.639,39	€	341.353
	Investeringskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan inclusief BTW					**€**	**2.062.993**
	Investeringskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan exclusief BTW (contante waarde)					*€*	*1.721.639*
	Investeringskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan inclusief BTW (contante waarde)					*€*	*2.062.993*

Deelraming aan | *Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan* | *Rekenmodel SSK2018 versie 2.2.000*

Code	*Omschrijving post*	*Hoeveelheid*	*Eenheid*	*Prijs*	*Totaal*
	Instandhoudingskosten:				
		-	keer	€ -	€ -
[tao]	Toestandsafhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
[gao]	Gebruikersafhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
[dao]	Defect afhankelijk onderhoud	-	keer	€ -	€ -
		-	keer	€ -	€ -
[tao]	Inspectieregieme	-	keer	€ -	€ -
	Functionele inspectie (visuele schouw)	49	keer	€ 1.020,00	€ 49.980
	Instandhoudingsinspectie	9	keer	€ 1.520,00	€ 13.680
		-	keer	€ -	€ -
[gao]	Klein onderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Maaien bermen [100% v/h opp. 2 x per jr]	96	keer	€ 211,80	€ 20.333
	Vervangen ledingwerk [5% vd lengte 1x per jr]	49	keer	€ 1.755,00	€ 85.995
		-	keer	€ -	€ -
[gao]	Grootonderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Vorstschade deklaagconstructie [0,50% v/h opp 1x per jr]	49	keer	€ 1.011,81	€ 49.579
	Vervangen asfaltconstructie [2% v/h opp 1 x per 10jr]	4	keer	€ 6.475,60	€ 25.902
	Vervangen aanrijdschade kolken [10% vh tot 1x per 10jr]	4	keer	€ 2.520,00	€ 10.080
		-	keer	€ -	€ -
[dao]	Vervangingsonderhoud	-	keer	€ -	€ -
	Vervangen deklaagconstructie [100% v/h opp 1 x per 10jr]	4	keer	€ 202.362,50	€ 809.450
	Vervangen asfaltconstructie [100% v/h opp 1 x per 20jr]	1	keer	€ 323.780,00	€ 323.780
	Vervangen asfaltconstructie, incl wegfundatie [100% v/h opp 1 x per 40jr]	1	keer	€ 323.780,00	€ 323.780
	Vervangen kolken en leidingen [100% vh tot 1x per 35jr]	1	keer	€ 56.700,00	€ 56.700
		-	keer	€ -	€ -
	Benoemde directe bouwkosten				**€ 1.769.259**
_ntd	Nader te detailleren bouwkosten (%)	5,0%	van	€ 1.769.259,01	€ 88.463
	Directe bouwkosten				**€ 1.857.722**
_oek	Overige eenmalige kosten (%)	1,0%	van	€ 1.857.721,96	€ 18.577
_oabk	Overige algemene bouwplaatskosten (%)	1,0%	van	€ 1.857.721,96	€ 18.577
_uk	Uitvoeringskosten (%)	5,0%	van	€ 1.857.721,96	€ 92.886
_ak	Algemene kosten (%)	4,0%	van	€ 1.987.762,50	€ 79.511
_w&r	Winst & Risico	2,5%	van	€ 2.067.273,00	€ 51.682
	Indirecte bouwkosten	*14,1%*	*t.o.v. directe bouwkosten*		**€ 261.233**
	Voorziene bouwkosten				**€ 2.118.955**
_nbogrr	Niet benoemd risico bouwkosten (%)	2,5%	van	€ 2.118.954,83	€ 52.974
	Risico risicoreservering bouwkosten	*2,5%*	*t.o.v. voorziene bouwkosten*		**€ 52.974**
	Bouwkosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan				**€ 2.171.929**
_engon	Engineeringskosten Opdrachtnemer	2,5%	van	€ 2.118.954,83	€ 52.974
_enging	Engineeringskosten Ingenieursbureau	4,3%	van	€ 2.118.954,83	€ 90.056
_engog	Engineeringskosten Opdrachtgever	3,8%	van	€ 2.118.954,83	€ 79.461
	Engineeringskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan				**€ 222.490**
	Vastgoedkosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan				**€ -**
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,1%	van	€ 2.118.954,83	€ 2.649
_obkver	Verzekeringspremies (CAR, ontwerp, aansprakelijkheid, e.d.) opdrachtnemer	0,1%	van	€ 2.118.954,83	€ 2.649
_obkk&l	Nadeelcompensatie kabels en leidingen derden	1,0%	van	€ 2.118.954,83	€ 21.190
_obkcomm	Communicatiekosten niet via contract	0,1%	van	€ 2.118.954,83	€ 2.649
	Overige bijkomende kosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan				**€ 29.136**
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan exclusief BTW				**€ 2.423.555**
	BTW (%)	20,8%	van	€ 2.423.554,58	€ 503.384
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan inclusief BTW				**€ 2.926.939**
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan exclusief BTW (contante waarde)				*€ 1.608.020*
	Instandhoudingskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan inclusief BTW (contante waarde)				*€ 1.941.869*
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan exclusief BTW				**€ 4.145.194**
	BTW (%)				€ 844.738
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan inclusief BTW				**€ 4.989.931**
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan exclusief BTW (contante waarde)				*€ 3.329.660*
	Levenscycluskosten Deelraming Variant 3.2 Creutzberglaan inclusief BTW (contante waarde)				*€ 4.004.862*

Iv-Infra b.v.
Trapezium 322
3364 DL Sliedrecht
Nederland

Nevelgaarde 10
3436 ZZ Nieuwegein
Nederland

Pettelaarpark 10-15
5216 PD 's-Hertogenbosch
Nederland

Waarderweg 40
2031 BP Haarlem
Nederland

www.iv-infra.nl
Telefoon +31 88 943 3200
Postbus 135
3360 AC Sliedrecht
officemanagement@iv-infra.nl

Westervoortsedijk 73
Gebouw CB
6827 AV Arnhem
Nederland

Trompstraat 36a
9190 Stekene
België

Technische vragen PVV N-H n.a.v. Cie Ruimte (27-5-2024)

Duo-commissielid mw. Nicole Moinat zou graag n.a.v. de commissievergadering Ruimte op 27 mei 2024 een aantal technische vragen willen stellen aan gedeputeerde dhr. Olthof inzake het agendapunt Visie Publieke Mobiliteit.

VRAGEN

Voor buurtbussen gelden geen fysiek toegankelijkheidseisen, omdat de bestuurders vrijwilligers zijn en niet zijn opgeleid om reizigers met een rolstoel te kunnen begeleiden.

1) Kan de provincie daar misschien iets in betekenen?

De meeste buurtbuschauffeurs zijn ouder dan 65 jaar en geven zelf aan fysiek minder in staat te zijn een rolstoel met beugels aan de vloer vast te zetten. Het heeft dus niet met opleiding te maken maar met fysieke beperkingen bij de buurtbuschauffeurs.

Voor mensen in een rolstoel is het WMO-vervoer het alternatief.

Op blz. 9 van de Visie valt te lezen dat het ov financieel onder druk staat door o.a. duurdere voertuigen.

2) Kan de gedeputeerde aangeven wat exact wordt bedoeld met “duurdere voertuigen”?

ZE-bussen (zero emissie) zijn duurder in de aanschaf dan dieselbussen, maar de total cost of ownership (dus over de gehele levensduur) is dit inmiddels gelijk of lager dan dieselbussen (CROW, 2024). Verder nemen we in de aanbesteding van de nieuwe concessie NoordWest Noord Holland een verplichte overnameregeling op waardoor ZE-bussen niet meer in 10 jaar, maar in 15 jaar worden afgeschreven (dieselbussen worden in 10 jaar afgeschreven). Daarmee kunnen de kosten naar beneden. Dit past binnen het Transitieplan Openbaar Vervoer Noord-Holland, zie brief met kenmerk 1901331/1901365.

In de regio Gooi en Vechtstreek loopt een onderzoek naar eventueel collectief inkopen van deelmobiliteit in samenwerking met gemeenten waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt.

3) Is er misschien al meer bekend inzake dat onderzoek? Mocht het onderzoek er zijn, kunt u die dan naar de commissie sturen?

Het gezamenlijke onderzoek (provincie met gemeenten, regio en Transdev) betreft een marktverkenning en benchmark naar een regionaal deelfietssysteem in de Gooi en Vechtstreek. De verkenning wordt de komende tijd afgerond en zal daarna eerst met de partners in dit onderzoek besproken worden. Daarna zullen GS dit met PS delen (Q3/Q4 2024).

N. Moinat
Duo-commissielid PVV Noord-Holland

Aan

Verdeling per Fractie	Zetels	Cie 3,5 uur
BBB	**8**	13 min. (5+8)
VVD	**8**	13 min. (5+8)
PvdA	**7**	12 min. (5+7)
GroenLinks	**7**	12 min. (5+7)
D66	**4**	9 min. (5+4)
PvdD	**4**	9 min. (5+4)
JA21	**3**	8 min. (5+3)
PVV	**3**	8 min. (5+3)
VOLT	**2**	7 min. (5+2)
CDA	**2**	7 min. (5+2)
Forum voor Democratie	**2**	7 min. (5+2)
SP	**2**	7 min. (5+2)
50PLUS	**2**	7 min. (5+2)
ChristenUnie	**1**	6 min. (5+1)
GS (25%)		*42 min.*

Geachte commissieleden, 27 mei 2024

Inspreken in de Provinciale Commissie Ruimte 27 mei 2024

Betreft: Kustbuslijn 851 mag een gedeelte van zijn route naar Huisduinen niet rijden omdat Connexxion een concessie heeft gekregen voor lijn 37.

Ik spreek hier namens de toeristische Ondernemers uit de gemeenten Schagen en Den Helder. U heeft ongetwijfeld onze brief van 17 mei 2024 gelezen. Ik ga geen zaken herhalen maar wil toch graag nog een paar zaken toelichten.

Gedeputeerde Olthof was op 6 mei jl., aanwezig bij een raadscommissie Stadsontwikkeling en Beheer in Den Helder waarin het nieuwe vervoersplan van Connexxion werd besproken. Hij sprak daar onder andere de volgende woorden: 'Het vervoersplan is mede bepaald op basis van 1) behoefte en 2) de data van de reiziger' in afstemming met meerdere organisaties. Nu, op basis van de behoefte, kan ik u mededelen dat het hierin voorziet. Mening buslijn zou jaloers zijn over de bezetting. Op basis van de data kan ik u geen reizigers aantallen geven: ze rijden tenslotte allemaal gratis mee. Ik kan wel aangeven dat in 2023 de website www.kustbus.nl 35.000 keer is bezocht, en de meest bezochte pagina was de timetable.

Voorzitter, in de afgelopen jaren is er achter de schermen heel veel gebeurd. Er zouden geen wijzigingen plaatsvinden. Ondernemers lossen het zelf op als Connexxion geen kustbuslijn kan organiseren. Overigens zonder rancune!
Plotseling mogen wij in 2024 van de Provincie en Connexxion niet meer naar Huisduinen rijden. Dit alles ZONDER OVERLEG. Praten over mogelijke oplossingen: er is geen contact geweest. Met andere woorden jarenlang stilzwijgend toestaan, niet communiceren en plotseling aan de kant worden gezet. Zo werkt het niet! Ik ben heel blij dat zowel de colleges als de toeristische ondernemers van de gemeenten Schagen en Den Helder gezamenlijk optrekken en dezelfde intentie hebben.

Provincie: Doe wat aan deze impasse: 1 juli MOET de Kustbuslijn 851 weer via Huisduinen rijden. Connexxion zet nu een afgesloten hek om Huisduinen!

[redacted]
Vz. Recreatie Den Helder
recreatie@ovdenhelder.nl
[redacted]

[redacted]
Vz. OFS sector Recreatie en Toerisme
recreatie@ondernemendschagen.nl
[redacted]

Verslag concept

Commissie Ruimte

Datum commissievergadering	:	15 april 2024
Commissievoorzitter	:	Mw. M. Poot
Commissie-adviseur	:	Mw. S. Neeskens
Telefoonnummer/e-mail	:	neeskenss@noord-holland.nl

Aanwezig:

Commissievoorzitter:		: mw. M. Poot
Commissiegriffier:		: mw. S. Neeskens
Leden van de commissie:	BBB	: mw. A. Den Boer, dhr. P. Teeuwen, dhr. G. Vendrig
	GL	: Statenlid W. Freeman, Statenlid N. van der Waart, Statenlid P. Korzelius (online)
	VVD	: dhr. J. Boer, dhr. J. van Gilse
	D66	: mw. L. Berkvens, mw. N. Vroom
	PvdA	: dhr. C. Vonk, dhr. T. Wallaart
	PVV	: dhr. D. De Moel, mw N. Moinat
	SP	: mw. H. Bouhlel, dhr. J. Kes
	CDA	: dhr. D. Heijnen
	JA21	: dhr. D. Van den Berg, dhr. R. Broertjes, dhr. I. Mantel
	PvdD	: dhr. J. Hollebeek, mw. H. Vonck, mw. M. van Aesch, mw. A. Egberts
	ChristenUnie	: dhr. M. Klein, mw. Buit
	Volt	: dhr. B. Bonekamp, Statenlid M. de Weerdt, mw. Julia Schneemann
	50PLUS	: dhr. H. Stulemeijer, dhr. A. Faassen
	FvD	: mw. C. Middelkoop
Gedeputeerden:	dhr. Olthof, mw. Rommel, dhr. Beemsterboer, mw. Kocken	
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 geen berichten van afmeldingen ontvangen. Er zijn vijf aanmeldingen voor de rondvragen ontvangen voor gedeputeerde Olthof. Er zijn twee insprekers bij inspreekhalfuur. Gedeputeerde **Beemsterboer** heeft een mededeling over de netwerkbijeenkomst Wonen van de provincie Noord-Holland; de commissie heeft hiervoor een schriftelijke uitnodiging ontvangen. Op deze netwerkbijeenkomst zal gesproken worden over de woningbouwversnelling en de voorbereiding op het actieplan Wonen. Gedeputeerde **Beemsterboer** benadrukt dat hij het zeer op prijs zou stellen als de statenleden hierbij aanwezig zijn.

2 Inspreekhalfuur

De **voorzitter** meldt dat er twee aanmeldingen zijn ontvangen voor het inspreekhalfuur. Stichting Oer-IJ spreekt in over de voorgenomen realisatie van de bouwlocatie Akersloot Zuid 3. De fietsersbond spreekt in over de fietspaden en bereikbaarheid Kennemerduinen.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Warmerdam** namens de Stichting Oer-IJ en de Stichting Alkmaardermeeromgeving. De Stichting Oer-IJ beijvert zich voor het behoud en waar mogelijk de versterking van de kwaliteiten van het Oer-IJ gebied. De stichting Alkmaardermeeromgeving zet zich in voor het behoud en de versterking van de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van de groene gebieden van Uitgeest en Castricum.

Dit doet de stichting door activiteiten te organiseren om zoveel mogelijk mensen de cultuurhistorische kwaliteiten te laten zien en te laten beleven, ook probeert de stichting ruimtelijke plannen en ontwikkelingen te beïnvloeden. Dit wordt op een constructieve manier gedaan, door hoogwaardige publicaties, conferenties en goede contacten en als het niet anders kan door verzet met het aandragen van alternatieven.

De gemeente Castricum wil al jaren een bouwlocatie realiseren aan de zuidkant van Akersloot met werktitel Akersloot Zuid 3. Dit stuit op problemen met de provincie en dat is terecht want op deze beoogde bouwlocatie rust een bescherming van BPL en een natuurgebiedsbescherming omdat het gaat om belangrijk weidevogelgebied. Verder is het in strijd met het luchthavenindelingsbesluit. Ondanks bovengenoemde factoren wordt er door projectontwikkelaar HBB en de gemeente Castricum actief toegewerkt naar realisatie. De provincie lijkt voornemens het BPL te herbegrenzen. De heer **Warmerdam** spreekt zijn zorg uit over de gang van zaken en roept de commissie op om de begrenzing van de Binnengeesterpolder te behouden. Hij vraagt de commissie om te kijken naar de alternatieve bouwlocaties zoals aangegeven in de brief die namens de Stichting Oer-IJ is verzonden aan de commissie Ruimte en Gedeputeerde Staten.

De **voorzitter** geeft het woord aan de commissieleden die hun vragen willen stellen aan de heer Warmerdam.
Mevrouw **Vonck** (PvdD) vraagt zich af waarom is besloten om te bouwen in weidevogelgebied in plaats van op de zandvlakte. De heer **Warmerdam** geeft aan te vermoeden dat dit te maken heeft met de kosten en omdat het eigendom van het weidevogelgebied niet versnipperd is. Het eigendom van de strandwallen is meer versnipperd. Mevrouw **Vonck** (PvdD) informeert of de heer **Warmerdam** dit ook heeft besproken met de gemeente Castricum. De heer **Warmerdam** bevestigt dat dit is besproken.
De heer **Faassen** (50PLUS) wil weten waarom de heer Warmerdam deze oproep doet aan de provincie en niet aan de gemeente Castricum. De heer **Warmerdam** benadrukt dat hij zijn betoog ook heeft gehouden bij de gemeente, maar dat de verschillende partijen zich gebonden voelen aan de strategische visie die zij jaren geleden met elkaar hebben afgesproken. De provincie Noord-

Holland heeft altijd weerstand geboden tegen de plannen van de gemeente Castricum vandaar dat hij vanavond inspreekt bij de commissie Ruimte.
De heer **Bonekamp** (Volt) informeert waar het voornemen van de provincie om ontheffing te verlenen op gebaseerd is. De heer **Warmerdam** heeft vernomen dat er bij de Omgevingsdienst een veranderende visie is met betrekking tot het luchthavenindelingsbesluit. Hij wijst op een uitspraak van de gedeputeerde in de media waarin deze de wens heeft uitgesproken om het BPL te ontgrenzen, verwijzend naar 'het straatje erbij' van Hugo de Jonge. Tijdens een werkbezoek aan Uitgeest heeft Hugo de Jonge gezegd dat hij geen bijzonder landschap zag, maar slechts gras. De heer **Warmerdam** uit hierover zijn bezorgdheid.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Rood**, hij spreekt digitaal in namens de Fietsersbond.
De heer **Rood** wijst erop dat fietspaden in de Kennemerduinen nog steeds onbereikbaar zijn door zand en water. De Fietsersbond trok afgelopen woensdag door de Kennemerduinen om de waterhoogte te peilen. De duinfietspaden zijn slecht begaanbaar doordat ze bedekt zijn met zand of omdat er water op staat. Vanaf het Vogelmeer liggen er drie diepe plassen, deze zijn niet of nauwelijks lager dan een maand geleden. Bij Duin en Kruidberg is het strand zelfs helemaal onbereikbaar. De oorzaak is de natuur maar ook vindt er geen beheer plaats door de provincie, PWN en Natuurmonumenten. De Fietsersbond is van mening dat zij hun onderhoudsverplichting niet nakomen. Op de Waddeneilanden zijn er mooie voorbeelden van tijdelijke en toekomstbestendige oplossingen. De Fietsersbond pleit voor het creëren van tijdelijke verbindingen door het plaatsen van noodbruggen, het leggen van kluunmatten of door het wegpompen van water. De Fietsersbond vraagt om overleg met de provincie, PWN en Natuurmonumenten. De heer **Rood** verzoekt om openbaarmaking van de visie die geschreven is door PWN op het verstuiven van het duin.

Er zijn geen vragen vanuit de commissie.

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

De heer van den **Berg** (JA21) stelt voor om de vier rondvragen die op de agenda staan naar voren te halen danwel schriftelijk te beantwoorden om zodoende meer tijd te creëren voor agendapunt 4. het concept Ruimtelijk Voorstel. Nadat de **voorzitter** deze vraag aan de commissie heeft voorgelegd, wordt besloten om de agenda te volgen.

De heer **Bonekamp** (Volt) wijst erop dat in de notulen van de vorige vergadering staat dat de motie niet opgenomen was. Dit moet zijn: de motie is wel opgenomen maar niet ge-updatet. Hij verzoekt dit punt bij de motielijst in te vullen. Met deze wijziging wordt het verslag vastgesteld.

De lijst moties en toezeggingen wordt met toevoeging van de binnengekomen opmerkingen vastgesteld. De Strategische agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

4 B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling

4.a Concept Ruimtelijk Voorstel Noord-Holland voor consultatie doorgeschoven van maart (alle commissies uitnodigen, alle GS-leden aanwezig)

Dit agendapunt is doorgeschoven van de vorige agenda van 11 maart met het verzoek om alle commissies en alle gedeputeerden uit te nodigen voor de huidige vergadering vanwege de breedte van de onderwerpen.
Het concept Ruimtelijk Voorstel Noord-Holland, dat op verzoek van de minister van Binnenlandse Zaken door iedere provincie is gemaakt, agendeert de belangrijkste ruimtelijke vraagstukken in de provincie Noord-Holland. Het is daarmee de start van het traject Regie in de Ruimte dat uiteindelijk zal uitmonden in een actualisatie van de Omgevingsvisie.

Behandelvoorstel: voor dit agendapunt worden alle commissies en alle gedeputeerden uitgenodigd. Per fractie kunnen maximaal drie woordvoerders deelnemen aan de bespreking van het Ruimtelijk Voorstel. De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde in twee termijnen het Ruimtelijk Voorstel bespreken en aandachtspunten meegeven. Aan de stukken is een oplegnotitie toegevoegd met daarin een korte weergave en achtergrond van het Ruimtelijk Voorstel.

Eerste Termijn
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of de commissie openstaat voor een werkbezoek aan succesvolle voorbeelden van natuurinclusief werken, wonen en leven. De heer Hollebeek noemt voorbeelden zoals de toolbox voor natuurinclusief bouwen van de gemeente Nijmegen, die zowel voor nieuwbouw als bestaande bouw wordt gebruikt en het particuliere initiatief De Groene Ruijter in Bussum.
Interruptie door Statenlid **De Weerdt** (Volt): hij geeft aan dat Volt het voorstel van de heer Hollebeek voor een werkbezoek steunt en dat Volt de discussie wil openen over het BPL.

De heer **Hollebeek** (PvdD): in het ruimtelijk voorstel is een pagina is gewijd aan ‘keuzes maken met lef’. PvdD vindt dat de vraag of een gezonde leefomgeving leidend moet zijn, niet gesteld hoeft te worden omdat lef tonen betekent dat de gezondheid van de inwoners altijd voorop staat. De constatering dat we afscheid moeten nemen van bestaande kwaliteiten vindt PvdD het begin van lef. De onevenredige focus op de kwaliteit ‘openheid’ belemmert het landschap van de toekomst. De sturing op een aantal van de zevenentwintig vraagstukken vereist wat PvdD betreft meer concretisering. Bij het afstemmen van het zoetwateraanbod op de zoetwatervraag is het belangrijk om in te zetten op de doelen van de KRW. Voor het geven van ruimte aan water en de consequenties voor huidig en toekomstig landgebruik, moet actief gewerkt worden aan klimaatadaptatie, waterberging, natuurlijk peilbeheer, natte teelt en natuur. Voor economische ontwikkeling en vormen van landgebruik is het cruciaal om de betekeniseconomie te ondersteunen en te investeren in bedrijven met maatschappelijke meerwaarde. PvdD benadrukt dat er meer aandacht moet zijn voor energiebesparing om de urgentie van congestie in energienetwerken aan te pakken. PvdD vindt dat een gezonde leefomgeving leidend moet zijn en dat daarbij gekeken moet worden naar hoe dit zich verhoudt met de aanwezigheid van grote bedrijven zoals Tata en Schiphol. Om de woningnood op te lossen en de bouwproductie te versnellen moet ingezet worden

op een natuurinclusieve omgeving om klimaat- en toekomstbestendig te ontwikkelen. Bij de toenemende druk op bereikbaarheid door woningbouw en economische groei is het belangrijk om te kijken naar de rol die stationslocaties in Alkmaar, Heerhugowaard en Hoorn kunnen vervullen. Hierbij moet ingezet worden op mobiliteitsvormen met een klein ruimtebeslag, bij voorkeur collectief.

Interruptie van mevrouw **Den Boer** (BBB). Zij vraagt hoe de woningen betaalbaar blijven omdat natuurinclusief bouwen duurder is. De heer **Hollebeek** (PvdD) benadrukt dat er ruimte moet zijn voor betaalbaarheid, maar voor ruimtewinning in Noord-Holland moeten ruimtelijke functies gecombineerd worden.

Bij het beoordelen van het behoud of de verandering van omgevingskwaliteiten, moet gekeken worden naar het creëren van een nieuw, toekomstbestendig integraal gestapeld landschap voor de eenentwintigste eeuw. Volt vindt participatie van burgers, regiomanagers en de staten belangrijk, bijvoorbeeld in de vorm van een werkgroep zodat het proces breed wordt gedragen. Volt onderschrijft de richting die in het concept wordt ingezet en stelt voor om het ruimtelijk voorstel leidend te laten zijn bij de uitwerking van de PPLG-gebiedsprocessen.

De heer **Heijnen** (CDA): het CDA is kritisch op het proces waarin dit voorstel behandeld wordt. Uit de beantwoording van de technische vragen begrijpt het CDA dat het Rijk al is begonnen met het schrijven van de landelijke nota en daarbij gebruikmaakt van het Ruimtelijk Voorstel dat zij twee maanden geleden heeft ontvangen. Er zijn echter nog geen concrete keuzes gemaakt. Hoe voorkomt GS dat het Rijk keuzes met betrekking tot Noord-Holland voordat het Ruimtelijk Voorstel definitief is? Het stuk geeft vraagstukken, maar geen antwoorden. Het CDA heeft opmerkingen bij zeven keuzes:

1. Al het nieuw aan te leggen bos dat in het kader van de bossenstrategie wordt gerealiseerd, moet binnen bestaande natuurgebieden aangelegd worden.
2. Het NNN niet verder uitbreiden maar de focus richten op het goed beheren van het huidige gebied.
3. Het watersysteem en landbouw. De focus moet liggen op innoveren van agrarische bedrijven met technische maatregelen tegen bodemdaling.
4. Woningen moeten betaalbaar blijven, daarvoor zijn meer woningen nodig. Het is onmogelijk om dit binnenstedelijk te realiseren. Het CDA wil een herijking van de onderliggende regimes van het BPL.
5. Nieuwe woningen betekent nieuwe infrastructuur en investering in het wegennet.
6. Zware industrie mag niet wijken voor woningbouw. Concentreer vuile industrie en geef ruimte aan de overlastgevende circulaire economie. Werkgelegenheid is belangrijk.
7. Geef ruimte aan duurzame energie van de toekomst met prioriteit op het elektriciteitsnetwerk. Het BPL en UNESCO zijn daarbij ondergeschikt aan de opgave voor duurzame energie.

Interruptie van de heer **Van den Berg** (JA21): Hoe is de status van UNESCO te rijmen met de aanleg van de verbindingsweg A8/A9? Volgens de heer **Heijnen** (CDA) is dit niet heilig voor het CDA. Mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of het CDA de natuur onbelangrijk vindt en of het CDA zich ervan bewust is dat er geen tekort is aan woningbouwlocaties maar dat de woningbouwversnelling stagneert en dat het BPL hierbij geen belemmerende factor is. De heer **Heijnen** (CDA) wil inzetten op goed beheer van de huidige natuurgebieden. Vergroening van woonwijken en bedrijventerreinen vindt het CDA ook belangrijk.

Interruptie door mevrouw **Schneemann** (Volt): waarom durft CDA geen echte keuzes te maken in innovaties voor natuur en water als de woningbouw daar zo onder lijdt? De heer **Heijnen** (CDA) geeft aan dat verdichting in steden een probleem is en dat het CDA kiest voor groen in de steden en daarom vindt dat woningbouw aan de randen van steden en dorpen een optie is. Het CDA ziet zeker innovaties om de landbouwgrond voor voedselzekerheid in stand te houden.

Mevrouw **Berkvens** (D66): D66 vindt het van groot belang dat er niet vooruitgeschoven wordt maar dat we ons klaarmaken voor de toekomst. Er moeten keuzes worden gemaakt. Hoe gaan we van uitdagingen naar keuzes? Hoe worden gemeenten en waterschappen meegenomen in het maken van keuzes? Is er sprake van structureel overleg met de bestuurders over het voorstel? Wat is er tot nu toe uit de publieksconsultaties gekomen? Wat is de feedback vanuit het Rijk geweest op dit concept? Op welk bedrag komen we uit voor de financiering vanuit het Rijk? Hoe realistisch is dat? Worden de opties die genoemd worden in het voorstel met betrekking tot zeespiegelstijging serieus onderzocht? Wordt er een beschermingsregime voor waterwingebieden ingesteld? Hoe wordt voorkomen dat er ruimtelijke claims gelegd worden waarvan we later spijt krijgen? Wordt de watertoets maatgevend voor ruimtelijke inpassingen? Is er rekening gehouden met de nieuwe ruimtelijke afweging klimaatadaptief gebouwde omgeving? Hoe wordt dit toegepast? Hoe worden de KRW-doelen op een andere manier ingezet, kijkend naar de verhoging van het waterpeil? Voor welke gronden gaat het afwegingskader voor de bescherming van landbouwgronden gelden? Hoe hangt dit samen met de uitdaging op het gebied van woningbouw? Hoe hangt een landbouwregime samen met alle andere beschermingsregimes? Worden de NPLG-doelen, de doelstelling binnen een afwegingskader? D66 steunt het voorstel van de PvdD voor een werkbezoek. Wordt het voor boeren moeilijker om van agrarische activiteit te wisselen omdat hun land maar voor één activiteit geschikt bevonden wordt? Is al met het Rijk gedeeld dat de realisatie van de NNN-gebieden in 2027 niet gehaald wordt? Waarom is op het kaartje van mogelijke aanlandingen van wind op zee de mogelijkheid via Zandvoort niet op de kaart aangegeven? Worden de wind- en zonneladders straks als afwegingskaders in het definitieve voorstel verwerkt? Wat is de logische samenhang tussen het Ruimtelijk voorstel, de NOVEX-gebieden en de grote landelijke opgaven? Waarom wordt er voor de kop van Noord-Holland geen NOVEX gemaakt? Hoe worden de nieuwe aanlandingsroute, de herziening van het luchtruim en de discussie over geluidsnormen gewogen? Op welke manier komen de claims van Defensie terug in de ruimtelijke ordening? D66 is benieuwd hoe het vervolg van het Ruimtelijk Voorstel er uit gaat zien en welke rol Provinciale Staten nog kunnen spelen bij het Rijk.

De heer **Van den Berg** (JA21): JA21 is blij met het integrale dossier over de provincie, maar maakt zich grote zorgen over het ruimtebeslag. Wat JA21 betreft ligt de focus op de woningbouw. Op de veenweidestrategie en de vernatting van de grondgebieden moet meer gestuurd worden. In het Ruimtelijk Voorstel ziet JA21 veel alarmisme zoals bijvoorbeeld het doorlopen van een klimaatstresstest bij alle nieuwe ruimtelijke (her)ontwikkelingen. Hier is JA21 geen voorstander van om dat dat negatief uitpakt voor alle ontwikkelingen in de provincie. JA21 denkt dat met technische innovaties veel gedaan kan worden tegen vernatting en verdroging in Noord-Holland.

Interruptie Statenlid **De Weerdt** (Volt): hoe rijmt JA21 veiligheid en de toekomstvisie in het Ruimtelijk Voorstel met elkaar? Volgens de heer **Van den Berg** (JA21) kan veiligheid gewaarborgd worden zonder daar extreme eisen aan te stellen.

Interruptie door mevrouw **Berkvens** (D66): zij vraagt of de heer Van den Berg het met haar eens is dat er voorgesorteerd moet worden op de uitdagingen van de klimaatverandering. De heer **Van den Berg** (JA21) geeft aan niet blind te zijn voor de gevolgen van de klimaatverandering, maar dat hiervoor geen stresstest noodzakelijk is.

JA21 merkt op dat in het ruimtebeslag in het Ruimtelijk Voorstel de transformatiehuisjes niet zijn opgenomen. Bij de ontwikkeling van waterstofproductie wordt gesproken van het gebruik van zeewater voor de koeling alsof deze techniek al commercieel inzetbaar is. Hier is JA21 het niet mee eens omdat deze techniek nog in de kinderschoenen staat.
De heer **Mantel** (JA21): de innovatieve landbouwsector die Nederland voorziet van hoogwaardig voedsel is voorrecht. Voorstellen waarbij natuur en landbouw hand in hand gaan zal JA21 altijd op inhoud behandelen. In het Ruimtelijk Voorstel wordt gesproken over een substantiële bijdrage van het Rijk voor groenblauwe dooradering. In de commissie Landelijk Gebied hoort de heer **Mantel** al maanden niets anders dan dat er geen geld te verwachten is van het Rijk. De heer **Mantel** vraagt de gedeputeerde om een motivatie hierover. Hij dringt er bij GS op aan om een stuk aan Provinciale Staten te presenteren waarover gestemd kan worden.

De heer **Faassen** (50PLUS): het is onmogelijk om de zevenentwintig vraagstukken op zijn merites te beoordelen. Hij stelt voor om bij een volgende versie een workshop te organiseren van een dag zodat de vraagstukken los en in samenhang kunnen worden behandeld.
De heer **Stulemeijer** (50PLUS): 50PLUS kan zich vinden in de inhoud van de ingekomen brief van het Economisch Forum, waarin tien kernpunten worden benoemd. Gaat GS de bossenstrategie aanpassen zodat de doelstelling wordt gehaald? 50PLUS is tegenstander van het vestigen van aanlandingslocaties voor windenergie van zee in het Noordzeekanaalgebied en de kop van Noord-Holland maar geeft de voorkeur aan locaties op industrieterreinen. De heer **Mantel** geeft aan dat kleine kerncentrales een belangrijk speerpunt voor Noord-Holland zouden moeten zijn. De netcongestie baart zorgen, zeker nu Aliander heeft aangegeven dat het de komende tien jaar niet opgelost is. 50PLUS geeft er de voorkeur aan dat grootverbruikers met elkaar afspraken maken voor verbruik en levering om efficiënt met energie om te gaan omdat Aliander hier geen actieve rol in wil spelen. Bij de omgevingsvisie Noord-Holland 2050 worden de verstedelingsstrategieën van de

MRA benoemd, Alkmaar en Hoorn worden hierbij genoemd als onderdeel van het daily urban system van de MRA. Kan GS uitleggen wat daarmee bedoeld wordt? 50PLUS roept GS op om niet akkoord te gaan met woningbouw met een vloeroppervlak kleiner dan tachtig vierkante meter.

De heer **Kes** (SP): in de stukken bij toezending concept Ruimtelijk Voorstel staat bij vraagstuk 4.6 dat terugverwezen naar vraagstuk 1, maar dit heeft de SP niet kunnen vinden in de tekst. Is dit een tekstuele fout? In de stukken staat dat er zevenentwintig procent ruimtetekort is maar volgens de cijfers van het CBS is dit negentien procent. Klopt dit? De SP is voor betaalbare woningbouw en tegen het uitknijpen van de boeren. Het landbouwstelsel moet anders, met een eerlijkere prijs voor de producten, geen schaalvergroting meer en verhoging van de ecologische waarde van de landbouwgronden.

Mevrouw **Moinat** (PVV): niet alleen is het voorstel gebaseerd op bestaand beleid maar vanwege nieuwe inzichten op dat bestaand beleid, zou aanvulling op zijn plaats zijn. De PVV wil graag weten van de gedeputeerde om welke nieuwe inzichten het gaat. Het 'Economisch forum Holland boven Amsterdam' heeft een kritische brief gestuurd dat strenge Rijksvulling van water en bodemsturend kritiekloos door de provincie wordt geaccepteerd. Waarom is er geen paragraaf gewijd aan de arbeidsmarkt? Wat is de visie hierop van de gedeputeerde? Is het college bereid een brief te sturen naar het demissionaire kabinet om bezwaar te maken tegen de plannen voor verhoging van de CO_2-heffing en de energiebelasting voor bedrijven? Het 'Economisch forum boven Amsterdam' geeft aan dat de schaarste aan ruimte lijkt te worden afgewenteld op de kwalitatieve woningvoorraad. Kan de gedeputeerde hierop reageren? Hoe kan de gedeputeerde voorkomen dat de uitgangspunten van de omgevingsvisie NH2050 leiden tot een opeenstapeling van beleid die voldoende woningbouw belemmeren? Dit geldt ook voor Purmerend, kan de gedeputeerde deze commissie informeren wat er in 2023 is besproken met GO de Purmer en grondeigenaren die plannen hebben voor woningbouw op hun perceel?

Interruptie door de heer **Kes** (SP): is mevrouw Moinat zich ervan bewust dat het geen Purmerends grondgebied is? Mevrouw **Moinat** (PVV): er zijn gesprekken geweest met de projectontwikkelaar die in het bezit is van de genoemde grond. De plannen voor woningbouw op deze locatie zijn gepresenteerd aan de gemeenteraden in Waterland, maar deze zijn van de hand gewezen. Is de gedeputeerde het met de PVV eens dat draagvlak van de inwoners van essentieel belang is en is de gedeputeerde bereid om een draagvlakonderzoek uit te laten voeren? De PVV merkt op dat in het voorstel kernenergie niet expliciet wordt benoemd. De PVV steunt het voorstel van de PvdD voor een werkbezoek en is het ook eens met het verzoek van 50PLUS om een workshop te plannen om het Ruimtelijk Voorstel te behandelen.

Mevrouw **Den Boer** (BBB): hebben alle plannen en strategieën die in het Ruimtelijk Voorstel genoemd worden zin en leveren ze op wat ze gekost hebben? BBB vindt een compactere versie wenselijk. Waar zijn de ruimtelijke claims op gebaseerd? Waar worden de nieuwe ontwikkelingen in de kuststrook op aangesloten en wat zijn de karakteristieken? Wat betekent dit voor bewoners en bedrijven? Hoe moet het versterken van het landschap als onderdeel van het MRA gelezen

worden? Is de gedeputeerde het met BBB eens dat er in de metropool regio al veel OV is in vergelijking met Noord-Holland Noord? Wanneer kunnen we de resultaten verwachten van het onderzoek naar de gezondheidsrisico's in bepaalde gebieden door het RIVM en MRA? Op pagina 73 stopt de zin in het paarse vlak, mevrouw **Den Boer** is benieuwd naar de rest van de zin. De volgorde van de opsomming van voorkeuren voor investeringen infrastructuur, verbaast BBB. Is de gedeputeerde het met BBB eens dat STOMP pas echt goed kan worden toegepast wanneer de verbeteringen van het OV zijn doorgevoerd? Wat zijn de plannen van GS als het niet lukt om de bestaande woningbouwplannen niet vóór 2030 te realiseren? Is het prettig maken van het landschap zoals benoemd in hoofdstuk 6 een doel en wanneer is het landschap prettig en voor wie? Wat wil GS bereiken met de groenblauwe dooradering en wat zijn de doelstellingen? Is de gedeputeerde het met BBB eens dat wanneer erfgoed beschermd moet worden, er een regionaal kwantitatief en kwalitatief alternatief moet worden geboden?
De heer **Vendrig** (BBB): we zijn het niet eens met de bevindingen in het hoofdstuk Water, wat BBB betreft wordt uitgegaan van de vijf procent waterbuffering in diepe polders zoals genoemd in de brief water- en bodemsturend. Wat de waterkwaliteit betreft vindt BBB dat allereerst overeenstemming moet worden bereikt over de gebruikte gegevens en welke normen, waar gehanteerd worden. Het is belangrijk dat inzichtelijk gemaakt wordt hoe de normen in Nederland zich verhouden tot de normen in België en Duitsland.

Interruptie mevrouw **Berkvens** (D66): er bestaan vanuit Brussel uitgebreide monitoringgegevens en doelstellingen van de KRW, waar doelt de heer Vendrig op?
De heer **Vendrig** (BBB): er bestaan verschillende normen tussen de landen. Nederland heeft in Brussel een hogere norm neergelegd dan België en Duitsland. Dit gaat over de stikstof- en fosfaatgehaltes in de grote rivieren.
Mevrouw **Schneemann** (Volt) stelt dat de normen van de KR al lange tijd vastliggen. Is het niet onbetrouwbaar om twee jaar voor het behalen van de richtlijn af te wijken van de norm, zoals BBB voorstelt?
De heer **Vendrig** (BBB) zegt niet te vragen om afwijking van de norm, maar om duidelijkheid over welke norm wordt gehanteerd en of deze in lijn is met die van andere lidstaten.

De heer **Vendrig** (BBB) vraagt een reflectie van gedeputeerde op het standpunt van BBB dat bij definitieve keuzes over het Ruimtelijk Voorstel van water- en bodemsturend, dit aanzienlijk minder ruimte zouden moeten krijgen dan het maximale scenario dat momenteel voorligt. In het hoofdstuk Landbouw leidt in deze visie het realiseren van NNN, bos en groenblauwe dooradering tot het onttrekken van teveel landbouwgrond. BBB vraagt om hierbij niet verder te gaan dan wat is vastgelegd het coalitieakkoord. Hoe beoordeelt de gedeputeerde de druk op het verdienmodel als gevolg van de hoge grondprijzen door de toenemende ruimtevraag in combinatie met extensivering en de economische uitdagingen van natte teelt? BBB vindt dat weidevogelgebieden aangemerkt moeten worden als groenblauwe dooradering en recreatie binnen NNN vaker mogelijk moeten zijn; is de gedeputeerde het hiermee eens? BBB pleit voor een snelle invoering van beschermingsmaatregelen voor hoogwaardige landbouwgronden. Dit draagt bij aan het

toekomstperspectief voor agrarische bedrijven en kan dienen als een belangrijk argument voor financiering door banken. Kan de gedeputeerde hierop reflecteren?

De heer **Teeuwen** (BBB): BBB heeft vier zorgen wat betreft hoofdstuk 4 'Ruimte maken voor energie en duurzame economie'. De discussie over waterstof lijkt te suggereren dat het een zekerheid is, maar steeds meer bedrijven trekken hun investeringen hieruit terug. Heeft GS alternatieve opties? Ten tweede zijn de resultaten van de duurzaamheid en circulariteit van de economie in Noord-Holland minder goed in vergelijking met de rest van Nederland. Kan daar wel voldoende op worden ingezet? De derde zorg is de netcongestie, worden hierop voldoende verruimende maatregelen genomen? BBB benadrukt dat bij het gebruik van restwarmte van datacenters rekening moet worden gehouden met de haalbare afstand voor het transport van warmte naar de bebouwde omgeving. Ten vierde maakt hoofdstuk 4 geen melding van kernenergie, terwijl het coalitieakkoord aangeeft dat er onderzoek naar wordt gedaan. Hoe wordt hier rekening mee gehouden in de ruimte?

Interruptie door mevrouw **Berkvens** (D66) vraagt of de BBB het ermee eens is dat wat betreft data-thermie de gemeentegrenzen niet te strak moeten worden aangehouden. De heer **Teeuwen** (BBB) vindt dat het begint bij de gemeente. Bij de herziening van de datacentra-strategie komt dit onderwerp ook aan de orde en zal gekeken worden naar verbeteringen van de huidige strategie. Interruptie van de heer **Heijnen** (CDA) wat vindt BBB ervan dat dit stuk op 9 februari verzonden is naar het Rijk en dat het Rijk op basis van dit stuk werkt aan de landelijke nota Ruimte? Mevrouw **Den Boer** (BBB) zegt dit ook bijzonder te vinden en benieuwd te zijn naar de beantwoording van deze vraag door gedeputeerde.

De heer **Van Gilse** (VVD): VVD is benieuwd naar de status van het Ruimtelijk Voorstel als integraal stuk naast de omgevingsvisie, het ontwikkelingsperspectief en de diverse overlappende NOVEX-gebiedsdocumenten. Hoe verhouden deze stukken zich tot elkaar? Komt de gedeputeerde nog met een overzicht van afwijkingen tussen de vraagstukken? Het is nu moeilijk te zien wat nieuw is en wat bestaand beleid is. Wat doet de regering met de aanbevelingen van de commissie demografische ontwikkelingen? Wat de VVD betreft zijn water en bodem zwaarwegende factoren maar niet allesbepalend, diverse functies kunnen samengaan. Waarom zou de ruimtelijke ordening op slot moeten worden gezet terwijl we een technisch innovatief land zijn? Buitendijks bouwen zou moeten worden toegestaan onder strenge voorwaarden maar niet op voorhand worden uitgesloten. Nieuwe maatregelen van waterbeheer moeten goed afgestemd met de landbouwsector.

Interruptie mevrouw **Berkvens** (D66): is de VVD bekend met het afwegingskader klimaatadaptieve maatregelen voor de gebouwde omgeving en wordt dit door hen ondersteunt? De heer **Van Gilse** (VVD) pleit voor voldoende afwegingsruimte.
De heer **Kes** (SP) vraagt welke ruimte de VVD ziet in de toekomst waarbij maatregelen kunnen worden genomen met een afwijkend besluit. De heer **Van Gilse** (VVD) geeft aan dat Nederland

altijd innovatief is geweest, dit betekent dat er moet worden gekeken of er ruimte is om van de regelgeving af te wijken. Bij de invulling van het watersysteem moet innovatie worden toegelaten.

De heer **Van Gilse** (VVD): de landbouwsector herkent zich niet in het geschetste beeld dat ontwikkeling alleen mogelijk is in de richting van verkorte ketens of verbrede landbouw. De agrarische productie gaat verder dan alleen Noord-Holland. De netcongestie verdient volgens de VVD de hoogste prioriteit. Het uitgangspunt dat het proces van de energietransitie de netcongestie niet mag vergroten mag een harde randvoorwaarde zijn wat de VVD betreft. Is het correct dat het gesprek tussen het Rijk en de provincie over de additionele opgave voor de RESsen gaat over de periode na 2030 en dat kernenergie dan wel wordt meegerekend in de totale opgave? Kan de gedeputeerde de opmerking toelichten dat hij kansen ziet voor duurzame opwekking van energie na 2030 voor de gebiedsprocessen in het landelijk gebied? Windparken horen wat de VVD betreft op zee.

Interruptie door mevrouw **Berkvens** (D66) wijst erop dat kernenergie voor een enorme netcongestie zorgt. De heer **Van Gilse** (VVD) geeft aan dat er geen kerncentrales kunnen worden neergezet voordat het energienet op orde is.
De heer **Van den Berg** (JA 21) vraagt hoe de VVD denkt over meer dwang voor verduurzaming in de gebouwde omgeving en welke bedrijven er volgens de VVD voorrang moeten krijgen op het energienetwerk. De heer **Van Gilse** vindt dat de landelijke bouwnormen moeten worden gevolgd en dat alleen bij evidente maatschappelijke belangen bepaalde bedrijven voorrang moeten krijgen.

De heer **Van Gilse** (VVD) vindt dat de economische visie op de achtergrond raakt en wijst erop dat een betrouwbare overheid van belang is. De ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen wordt waarschijnlijk onderschat, net als de huidige milieuruimte. De VVD pleit voor nader onderzoek, rekening houdend met de zware milieucategorieën. De VVD betwist dat er voldoende harde bouwlocaties zijn binnen de provincie. De VVD vraagt om het toevoeging van de passage uit het coalitieakkoord over ruimte voor bebouwing aan de randen van de woonkernen. De VVD hoopt op woningbouw die wordt gestuurd door de vraag vanuit de markt en pleit voor beperkte toevoeging van eenpersoonsappartementen. De oproep aan het Rijk om te stoppen met het zoeken naar grootschalige woningbouwlocaties, betreft die alleen Noord-Holland of is deze oproep gericht op het hele land? Waarom is er geen volledige mobiliteitsparagraaf opgenomen in het Ruimtelijk Voorstel?

Mevrouw **Middelkoop** (FvD): de FvD vindt de visie op de ruimte in Noord-Holland erg benauwend door het dwingende karakter van het visiedocument. De doelen die op basis van de opgave gesteld zijn, spreken elkaar tegen. Volgens de FvD ontbreken de financiële middelen om bepaalde doelen te behalen. Wat FvD betreft moet bij het maken van keuzes worden uitgegaan van prioriteiten die worden ingegeven door drie criteria. Ten eerste, de urgentie van de bestaande problematiek. Ten tweede de uitvoerbaarheid van de maatregelen. Ten derde de haalbaarheid van de doelstellingen. De FvD stelt voor om met de volgende punten meer realisme aan te brengen in het Ruimtelijk Voorstel:

1. Focus op zekerstellen economische groei en werkgelegenheid.
2. Kiezen voor behoud van veenweiden voor het boerenbedrijf, de kwaliteit van het drinkwater en de natuurlijke leefomgeving.
3. Zekerstellen van een levensvatbare boerenstand.
4. De aanleg van zonneweiden en windparken vindt FvD zeer onverstandig. Beter is het om de beschikbare ruimte gebruiken voor agrarische activiteiten of woningbouw.
5. De regierol van het Rijk via NOVEX op de woningmarkt is overbodig als er meer ruimte beschikbaar komt door het niet aanleggen van zonneweiden en windparken. De regie hoort bij de gemeente, desnoods gefaciliteerd door de provincie.
6. Als we afzien van onhaalbare klimaat- en stikstofdoelen, zonneweides en windparken maar inzetten op behoud van agrarisch natuurbeheer, blijft er ruimte over voor investeringen in natuurbehoud en biodiversiteit.

FvD ziet de reactie op bovenstaande punten graag tegemoet.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie): in de nota van het Rijk staat dat het Ruimtelijk Voorstel het antwoord is op de opgave die in het startpakket wordt beschreven. Zijn we met dit stuk klaar voor het maken van bestuurlijke afspraken? In dit document staan geen mogelijke keuzes beschreven volgens de ChristenUnie. Vindt GS dat dit stuk voldoende antwoord geeft op de vraag vanuit het Rijk en maakt GS zich zorgen dat het Rijk de keuzes gaat maken? Waarom wordt het Ruimtelijk Voorstel hier besproken terwijl het al bij de minister ligt? Waarom is dit belangrijke stuk te laat ingediend? Bij hoofdstuk 2 wordt de optie genoemd om tijdelijk bepaalde KRW-doelstellingen los te laten; kan dit zomaar en welke doelstellingen worden hiermee bedoeld? Wat is de functie van het Rijk bij de integrale afstemming zoals genoemd in hoofdstuk drie? Heeft het Rijk niet de regie over welke functie passend is in welke provincie? Kan GS toezeggen dat sociale duurzaamheid meegenomen wordt bij het inrichten van de ruimte? De ChristenUnie mist het stuk over mobiliteit in het Ruimtelijk Voorstel.

Statenlid **Freeman** (GL): GL ziet graag dat de circulaire economie meer ruimte krijgt en is voorstander van een onderzoek naar ruimte voor circulaire werklocaties. De groenblauwe dooradering heeft de steun van GL. Het weer openleggen van historische waterwegen kan gecombineerd worden met andere maatregelen zoals het verbreden van bestaande sloten en natuurvriendelijke oevers. Dit gaat goed samen met klimaat adaptieve maatregelen en de bossenstrategie.

De heer **Vonk** (PvdA): veel is al genoemd, voor de PvdA staat de mens centraal, ook wat betreft het Ruimtelijk Voorstel. De PvdA vraagt GS om de sociale en betaalbare kant van het ruimtegebruik in de beschouwingen op te nemen. Wat is precies de opgave in het document en hoe zijn de beschouwingen opgebouwd? Wat de PvdA betreft is de centrale opgave; zorg dat in 2050 Noord-Holland een veilig, mooi en schoon leefgebied is met ruimte voor iedereen. De heer **Vonk** doet suggesties voor uitbreiding van het landgebied zoals in het verleden ook in Nederland heeft plaatsgevonden door inpoldering en opspuiten van zand. Hij doet ook een voorstel voor verkleining

van de opgave door de kaders te bespreken, te kijken naar trends in de bevolkingsontwikkeling en innovatie in de landbouw.

De heer **Bonekamp** (Volt): wat Volt betreft is de agendacommissie leidend bij de bespreking van het Ruimtelijk Voorstel. Hoe blijft dit discussiestuk relevant als Europese programma's of visies veranderen of als de ruimteclaims nog verder oplopen? Volt maakt zich zorgen over het dreigende zoetwatertekort en hoopt op innovatieve oplossingen. De transitie naar kringlooplandbouw moet wat Volt betreft snel worden ingezet. De netcongestie vereist direct maatregelen maar de snelheid moet niet ten koste gaan van de zorgvuldigheid naar toekomstig ruimtegebruik, hoe ziet GS dit? Wat vindt GS van het idee om gronden die de agrarische industrie gebruikt ook als bedrijventerrein te bestempelen? Volt steunt het voorstel om samen met het Rijk te specificeren welke bestuurslaag verantwoordelijk is voor welke randvoorwaarde met betrekking tot nieuwbouw. Volt wil beschermingsregimes zoals het BPL tegen het licht houden en toetsen op toekomstbestendigheid. Wil GS hier het initiatief op nemen? Hoe strookt de uitspraak van gedeputeerde Beemsterboer dat hij de voorkeur geeft aan het eerder behalen van de doelstelling van de woningbouwopgave met het verhogen ervan in 2030?

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Rommel**. Gedeputeerde **Rommel** meldt dat er honderdachttien vragen zijn gesteld. Zij zal de algemene gang van zaken van het proces toelichten en enkele van de gestelde vragen als aandachtspunten meenemen. De overige vragen zullen ofwel door andere gedeputeerden worden beantwoord, ofwel schriftelijk worden afgehandeld. Wat betreft het proces moest voor vorig jaar zomer het Ruimtelijk Voorstel voorgelegd worden bij het Rijk. Dit was niet haalbaar en toen is uitstel gevraagd. Met het Rijk is afgesproken dat GS haar eigen traject zou volgen en daarom is het stuk 'Op weg naar een Ruimtelijk Voorstel' opgesteld. Dit is ook gedaan door een aantal andere provincies.

Interruptie door de heer **Vendrig** (BBB): hij vraagt of het Rijk de provincie kan verplichten zich te houden aan het Ruimtelijk Voorstel dat voorligt. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat GS van plan is het Ruimtelijk Voorstel vast te stellen in Provinciale Staten, ongeacht wat het Rijk daarvan vindt. Het concept van het Ruimtelijk Voorstel wordt uitgewerkt in het definitieve Ruimtelijk Voorstel, het coalitieakkoord is hierin nog niet meegenomen.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt zich af hoe de eigen tijdslijn van Provinciale Staten rijmt met de nota die het Rijk maakt, kan de provincie dan nog wel eigen keuzes maken? Gedeputeerde Rommel geeft aan dat op 14 mei en 5 juni in de avond zal worden gediscussieerd met de statenleden, waterschapsleden en raadsleden over de keuzes die moeten worden gemaakt en dan worden tevens de arrangementen besproken. Dit past in het traject met het Rijk en de planning.
Statenlid **De Weerdt** (Volt) vraagt wat gedeputeerde Rommel bedoelt met 'arrangementen'.
Gedeputeerde **Rommel** legt uit dat het Rijk aan de hand van de ruimtelijke voorstellen kijkt naar de plannen voor specifieke gebieden en wat de kosten daarvan zijn.
De heer **Faassen** (50PLUS) geeft aan dat twee avonden te weinig tijd bieden om alle onderwerpen te behandelen, vandaar zijn voorstel voor een workshop. Gedeputeerde **Rommel** benadrukt dat de commissie hier zelf over beslist en dat het voor haar prima is om het in de vorm van een workshop

te doen. Mevrouw **Bouhlel** (SP) wijst erop dat de genoemde dagen niet op maandag en donderdag vallen en dat dit wel de afspraak is. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan hier niet mee bekend te zijn.
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of GS een voorstel wil doen voor het te lopen traject tot en met de besluitvorming. Gedeputeerde **Rommel** zegt toe dit overzicht toe te voegen bij de schriftelijke beantwoording van de vragen.
De heer **Heijnen** (CDA) vraagt of gedeputeerde Rommel garantie heeft gevraagd aan het Rijk dat zij hun plannen aanpassen aan de hand van het definitieve Ruimtelijk Voorstel. Gedeputeerde **Rommel** zegt toe ook deze informatie te verwerken bij de schriftelijke beantwoording van de vragen.
De heer **Klein** (ChristenUnie) vraagt zich af of het document dat aan het eind van het jaar wordt opgeleverd een aangepaste versie is van het huidige document, waarin input van alle betrokken partijen is verwerkt, of dat het een document is waarin de keuzes van Noord-Holland staan. Gedeputeerde **Rommel** verduidelijkt dat de concrete keuzes niet in het document staan, maar dat het definitieve document dienst doet als basis voor de uiteindelijke besluitvorming.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Kocken**. Gedeputeerde **Kocken** is het op zekere hoogte eens met de opmerkingen van de commissie dat water en bodemsturend geen dwingende regel is. De overheid moet echter wel vooruit kijken en de markt geen woningbouwontwikkeling laten realiseren op plekken waar het risico op wateroverlast groot is. Wat betreft de vragen en opmerkingen over verruimende maatregelen met betrekking tot de netcongestie, bevat het Ruimtelijk Voorstel verschillende programma's voor het aanpakken daarvan. Hetzelfde geldt voor NNN-gebied. De groenblauwe dooradering zorgt voor een verhoging van de biodiversiteit en hoeft niet in strijd te zijn met agrarische belangen. In het stuk zijn de ruimtelijke implicaties voor waterstof al wel meegenomen omdat dit op dit moment beter haalbaar lijkt dan kernenergie. Voor Noord-Holland is er wat kernenergie betreft nog geen zicht op ruimtelijke claims. Waterstof heeft wel een ruimtelijk perspectief, er worden studies gedaan naar de watervraag en hoe die zich verhoudt tot andere watervragen. De ruimtelijke consequenties van wind van zee en wind op land zijn meegenomen in het Ruimtelijk Voorstel in opdracht van het Rijk. De vraag over het bijstellen van de ambitie wat betreft de bossenstrategie, zal uiteindelijk beantwoord worden in het BPLG.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Beemsterboer**. De gedeputeerde constateert dat woningbouw en innovatieve landbouw belangrijke speerpunten zijn voor de commissie en voegt daar natuur aan toe, na een aanvulling door de heer **Hollebeek**. Gedeputeerde **Beemsterboer** stelt het op prijs dat er via dit Ruimtelijk Voorstel gesprekken worden gevoerd over gestapelde landbouw, meer plantaardig en innovatieve landbouw, hoewel niet iedereen in de commissie dezelfde ideeën heeft. De monitor plancapaciteit tot 2030 is opgeschoond door de gemeenten. In de komende weken wordt de actuele stand van zaken van de plannen van de gemeenten bekend. Samen met alle Waterlinie-provincies wordt gewerkt aan een onderbouwing van de ruimtelijke vraagstukken en kansen richting UNESCO. In reactie op de vraag over hoe het afwegingskader ter bescherming van landbouwgrond zich verhoudt tot wonen en wisselteelt, geeft gedeputeerde **Beemsterboer** aan dat het hiervoor nog wat te vroeg is. Er zijn wel gesprekken gaande met LTO om hoogwaardige landbouwgrond te definiëren en het rechtvaardigen van een beschermingsregime

hierop. Dit is een aanzet maar zal waarschijnlijk nog niet uitgewerkt zijn in het definitieve Ruimtelijk Voorstel. Gedeputeerde **Beemsterboer** denkt dat er voor een bepaalde doelgroep echt wel behoefte is aan kleiner wonen maar dat dit niet moet leiden tot verschraling van de sociale woningbouw. Het combineren van bloemenranden en efficiënt productielandschap is wel degelijk mogelijk denkt de gedeputeerde. Het gebied De Purmer bevindt zich in de metropoolregio Amsterdam en men is in die regio efficiënt bezig met woningbouwontwikkelingen. GS heeft wel gesprekken met partijen maar verwijst deze partijen naar de samenwerkende gemeenten in die regio. Op de vraag wat de consequenties zijn als de woningbouwopgave van 2030 niet wordt gehaald, benadrukt de gedeputeerde dat dit geen optie is en dat het de verantwoordelijkheid van de provincie is om ervoor te zorgen dat er voldoende woningen worden gebouwd. Volgens de gedeputeerde zijn er meerdere mogelijkheden om toekomstbestendige kringlooplandbouw vorm te geven. Een aanzienlijk deel van de binnenstedelijke woningbouw kan worden gerealiseerd en de plannen die reeds in ontwikkeling zijn, worden voortvarend voortgezet. Hierbij wordt ook gekeken naar woningtypes en eenderde sociaal en tweederde betaalbaar. Bij lopende projecten geeft de provincie ondersteuning om de laatste stappen te zetten richting realisatie. Het is belangrijk dat bij de inrichting van nieuwe wijken het ruimtelijke en het sociale domein samen worden gebracht. Dit komt ook terug in het actieplan Wonen. Bij woningbouw aan de randen van dorpen is het behoud van het landschap ook belangrijk. Dit moet goed worden geborgd. De gedeputeerde geeft aan de woningbouwdoelstelling liever eerder te realiseren dan deze te verhogen. Echter, het ministerie hecht veel waarde aan de extra taakstelling, wat geresulteerd heeft in de verhoging naar 191.000 woningen.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Olthof**. Bij het OV in de MRA is er minder ruimte voor traditionele infrastructuur, waardoor meer investeringen nodig zijn. Tegelijkertijd is er behoefte aan verbeterd OV in de rest van Noord-Holland, vooral in landelijke gebieden. Dit wordt ook behandeld in de visie Mobiliteit. Bij het STOMP-principe wordt bekeken waar elk onderdeel het beste kan worden toegepast. Mobiliteit wordt als geheel beschouwd en alle aspecten ervan hebben een plek in de opgave van het Ruimtelijk Voorstel. De heer **Boer** (VVD) is van mening dat het onderwerp Mobiliteit een eigen hoofdstuk verdient in het Ruimtelijk Voorstel. Gedeputeerde **Olthof** ziet Mobiliteit als een belangrijk onderdeel van het stuk en daarom is het een onderdeel bij alle hoofdstukken. Dit neemt gedeputeerde **Olthof** mee in de volgende versie. Het iMPI is geen visiedocument maar wel een belangrijke programmering van allerlei projecten. Hoorn, Alkmaar en Heerhugowaard zijn onderdeel van het daily urban system omdat het belangrijke verbindingspunten zijn met de rest van Noord Holland met het MRA. Dit wordt ook gedragen door het MRA-bestuur.

Tweede termijn
De heer **Hollebeek** (PvdD) vraagt of alle commissieleden willen reageren op zijn voorstel voor een werkbezoek.
De heer **Heijnen** (CDA) doet een oproep om een aantal ambities in het Ruimtelijk Voorstel bij te stellen.

Mevrouw **Berkvens** (D66) sluit zich aan bij het CDA om van uitdagingen naar keuzes te gaan. De nog niet beantwoorde vragen zullen schriftelijk worden beantwoord door gedeputeerde Rommel.
De heer **Van den Berg** (JA21) schetst met vergezichten de visie van JA21 voor de gewenste toekomst.
De heer **Faassen** (50PLUS) vraagt of de commissieleden behoefte hebben aan een workshop waarbij alle onderdelen apart behandeld worden en daarna in samenhang.
De **voorzitter** geeft aan dat er een voorstel komt voor behandeling en dat de commissieleden hierop kunnen reageren.
De heer **Kes** (SP) wijst erop dat zijn vraag over de zevenentwintig procent ruimtetekort versus de cijfers van het CBS van negentien procent nog niet is beantwoord.
Mevrouw **Moinat** (PVV) wil weten waarom niet al haar vragen beantwoord zijn en een reactie op haar vraag over de brief met bezwaar tegen de plannen voor verhoging van de CO_2-heffing en de energiebelasting voor bedrijven.
Mevrouw **Den Boer** (BBB) geeft aan nog een aantal onbeantwoorde vragen te hebben en is akkoord met schriftelijke beantwoording daarvan. Zij is het met VVD eens dat Mobiliteit een hoofdstuk mag krijgen in het Ruimtelijk Voorstel. Zij is voorstander van een werkbezoek.
De heer **Van Gilse** (VVD) dankt voor de beantwoorde vragen en hoopt op een schriftelijke beantwoording van de nog openstaande vragen. Hij hoort graag wat het uitgangspunt is van de demografische ontwikkeling.
Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) geeft aan dat haar vraag over de KRW schriftelijk kan worden beantwoord maar dat zij de vraag over de integrale afstemming nog wel graag beantwoord ziet. Zij vraagt om toelichting op de tijdslijn van de provincie en waarom het concept Ruimtelijk Voorstel al toegezonden is aan de minister voordat het besproken werd in de commissie Ruimte.
Statenlid **Freeman** (GL) bedankt de collega's voor het debat en kijkt uit naar vervolg.
De heer **Vonk** (PvdA) wil benadrukken dat het belangrijk is om de uitvraag van het hele proces goed op orde te hebben. Een werkelijke oplossing op grote schaal, waarin een eigen tijdslijn wordt uitgebreid tot maximaal 2050 in plaats van 2030, zou kunnen resulteren in drie scenario's:
1. Doorgaan op de huidige weg, hierbij komen steeds meer knelpunten.
2. Het plan Waterman, met inzet van innovatie en techniek.
3. Kwalitatieve krimp; durven wij keuzes te maken om te krimpen?
Het PvdA staat open voor werkbezoeken en workshops.
De heer **Bonekamp** (Volt) vraagt om een korte reflectie van GS op voorbeelden van het toepassen van meervoudig ruimtegebruik. De keuzes moeten sneller gemaakt worden, waarbij harde keuzes niet geschuwd mogen worden.

De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Rommel**. Gedeputeerde **Rommel** geeft aan dat de vragen zullen zo snel mogelijk schriftelijk worden beantwoord. Bij het meervoudig gebruik van de ruimte zal de zevenentwintig procent fluctueren met de negentien procent van het CBS. GS heeft een lijst gemaakt met de ruimte die nodig is in de provincie. Meervoudig gebruik van de ruimte is onder andere te zien bij groene daken, biodiversiteit in de stad en zonnepanelen bij wegen enzovoorts. Bij de nieuwe heffing voor grootverbruikers staan er compensaties tegenover bij verduurzaming. GS is niet van plan om een brief te sturen naar het demissionair kabinet om

bezwaar te maken tegen de plannen voor verhoging van de CO_2-heffing en de energiebelasting voor bedrijven maar wellicht kan de PVV dit aankaarten bij hun contacten bij de gemeente en in Den Haag?
De **voorzitter** geeft het woord aan gedeputeerde **Kocken.** Gedeputeerde **Kocken** benadrukt dat integrale afstemming met het Rijk vooral plaatsvindt in situaties waarbij het kiezen voor een bepaalde maatregel kan leiden tot verslechtering op een ander gebied. Zo zou bijvoorbeeld de KRW in het gedrang kunnen komen door maatregelen tegen bodemdaling, wat zou kunnen resulteren in de vrijkomst van CO_2. Het Rijk maakt keuzes op rijksniveau maar de afspraak is dat dit gebeurt in overleg met de provincies.

Mevrouw **Buit** (ChristenUnie) vraagt waarom het document al bij de minister lag. Gedeputeerde Rommel legt uit dat het een openbaar stuk is en dat de minister het alvast wilde ontvangen om te beoordelen of de provincie op de juiste koers lag. Daarom heeft het document de naam 'Op weg naar een Ruimtelijk Voorstel'. Mevrouw **Buit** vraagt nogmaals om uitleg waarom de commissie het stuk niet heeft gezien voordat het naar het Rijk gezonden werd. Gedeputeerde Rommel licht toe dat dit vaker gebeurt zoals bij het PPLG.

De **voorzitter** geeft aan dat het stuk bij de commissie terugkomt inclusief een tijdlijn voor de behandeling van het Ruimtelijk Voorstel. Het Ruimtelijk Voorstel zal na de zomer worden vastgesteld in provinciale staten.

5 Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)
Er zijn geen rondvragen.

6 Rondvraag gedeputeerde Olthof (portefeuilles Mobiliteit, luchtvaart, OV Knooppunten)
De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Boer** (VVD).
Bij de N510 is al drie maanden sprake van enorme wateroverlast op de Zeeweg van Bergen naar Bergen aan Zee. De heer **Boer** heeft de volgende drie vragen voor de gedeputeerde:

1. Is gedeputeerde bekend met deze wateroverlast?
2. Wordt er momenteel gewerkt aan een structurele oplossing voor deze situatie?
3. Wanneer verwacht de gedeputeerde dat de overlast opgelost?

Beantwoording door gedeputeerde **Olthof**: wij zijn inderdaad bekend met het probleem van de wateroverlast. Er wordt hard gewerkt aan een tijdelijke oplossing, maar ook aan een structurele oplossing. Het probleem is dat het water dat weggepompt wordt, weer terugstroomt omdat het duingebied verzadigd is met water. Een oplossing is daarom niet eenvoudig, maar er wordt hard aan gewerkt.

Bij de N231 staat de brug over de ringvaart van de Haarlemmermeerpolder regelmatig open tussen 17.15 uur en 17.30 uur gedurende de spits en daardoor ontstaan files tot aan Amstelveen Westwijk en aan de andere kant tot aan de A9.

1. Is mogelijk dat deze brug tijdens de spits gesloten blijft?
2. Zo ja, wanneer kan deze maatregel ingaan?

Beantwoording door gedeputeerde **Olthof**: de Bosrandbrug is onderdeel van het spitsregime zoals is vastgesteld in 2010-2017 door GS. De brug wordt voor de beroepsvaart bediend tussen zeven en negen uur en tussen vier en zes uur. De recreatievaart mag van ook van deze openingsuren gebruikmaken. De Bosrandbrug ligt in het kernnet en deze weg heeft niet de hoogste prioriteit om gesloten te houden tijdens de spits. Op dit moment wordt onderzocht of het bedienbesluit gewijzigd kan worden maar dit zal pas plaatsvinden per 1 november of per 1 april. Bij dit besluit worden alle belanghebbenden betrokken.

Mevrouw **Vroom** (D66) vraagt om een reactie van de gedeputeerde op het beleid omtrent de verkeersveiligheid. Waar ziet de gedeputeerde nog verbetermogelijkheden? Hoe rijmt de gedeputeerde de cijfers van het CBS over fietsongelukken met de ambities uit het iMPI om meer te investeren in verkeersveiligheid? Uit de cijfers blijkt dat vooral gemotoriseerd verkeer de oorzaak is van de dodelijke fietsongelukken maar dat campagnes vooral gericht zijn op de fietsers zelf en hoe zij veiliger kunnen fietsen.
Gedeputeerde **Olthof** bevestigt dat de cijfers veel te hoog zijn met veel effect op de slachtoffers en nabestaanden. We hebben de ambitie voor een structureel dalende trend voor 2030. Met de provincie en gemeente is regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid vastgesteld. De acties in dit programma worden in samenwerking met de politie en VVN opgepakt. Er is een lijst opgesteld met negenentwintig risicolocaties op provinciale wegen, deze wordt binnenkort gedeeld met de commissie. Binnen het iMPI is tien miljoen gereserveerd om met kleine ingrepen grote effecten te bereiken. De campagne gericht op gemotoriseerd verkeer staat op de campagne-kalender, zoals ‘Ik rij mono’ en ‘BOB’.

Mevrouw **Vroom** (D66) stelt ook namens de ChristenUnie een rondvraag over de pont in Velsen. Vorig jaar heeft de provincie 1,8 miljoen vrijgemaakt voor het tweede pontje in Velsen om Noord en Zuid Velsen beter met elkaar te verbinden. D66 en de ChristenUnie hebben de volgende vragen:

1. Wat is stand van zaken omtrent het tweede pontje?
2. Waarom is dit vertraagd?
3. Wat kan de gedeputeerde doen om het proces te versnellen?

Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat de gemeente Velsen, de gemeente Amsterdam en het GVB bezig zijn met het opstellen van een samenwerkingsovereenkomst waarin de rollen en verantwoordelijkheden worden beschreven. GS speelt hierin geen rol. Naast de kosten voor de aanschaf van 1,8 miljoen komt er een subsidie uit het regioplan Net op Zee. Als de bestuursovereenkomst van het regioplan is opgesteld en ondertekend, kan de tweede pont besteld worden. De gedeputeerde blijft toezien op dit proces.

De **voorzitter** geeft het woord aan de heer **Bonekamp** (Volt) voor zijn rondvraag over de aanbesteding van de Stolperbrug. De heer **Bonekamp** wijst erop dat de aanbesteding van de Stolperbrug mislukt is en heeft een aantal vragen over kosten, tijd, budget, reden van de mislukking en de verwachte vertraging. Gedeputeerde **Olthof** geeft aan dat er geen andere eisen een rol speelden bij de aanbesteding. Een van de redenen van het mislukken van de aanbesteding was dat

er maar één inschrijver was, dit kwam door capaciteitsproblemen bij de inschrijvende partijen. Bij de planfase was er een budget beschikbaar van 11,6 miljoen. Bij de realisatiefase is dit budget aangepast naar 31,4 miljoen. Als het nodig is zal GS er via het iMPI bij de commissie terugkomen om het budget aan te passen. De heraanbesteding wordt binnen een jaar verwacht, de kosten van deze vertraging worden geschat op vier ton. De deadline voor het herstarten van de aanbesteding is aan het einde van deze maand.

7 Rondvraag gedeputeerde Rommel (portefeuille Ruimtelijke ontwikkeling)

Er zijn geen rondvragen.

8. Sluiting

De **voorzitter** sluit de vergadering om 22.20 uur en dankt de aanwezigen voor hun bijdrage.

Provincie Noord-Holland

Agenda Commissie Ruimte

Datum	27-05-2024
Tijd	18:50 - 22:45
Locatie	Statenzaal
Voorzitter	Marianne Poot
Toelichting	De vergadering vindt in hybride vorm plaats. De vergadering is openbaar en online live te volgen via https://noord-holland.stateninformatie.nl. De commissievergadering is toegankelijk voor publiek. Het is mogelijk om in te spreken in de vergadering. Dat kan fysiek of digitaal. Inspreken kan bij de agendapunten die ter bespreking staan geagendeerd (A- en B-agenda), of tijdens het inspreekhalfuur op andere punten die vallen onder de beleidsterreinen van de commissie Ruimte. Voor het inspreken moet u zich aanmelden bij de Statengriffie. Dat kan tot 15.00 uur op de voorafgaande werkdag (vrijdag 24 mei 2024) per mail commissieruimte@noord-holland.nl Let op: alle genoemde tijden bij de afzonderlijke agendapunten zijn richttijden. Indien er geen, of een beperkt aantal, aanmeldingen zijn voor het inspreekhalfuur zullen de agendapunten na punt 3 eerder beginnen.

0	**Technische Briefing Nota Infrastructurele Kapitaal Goederen 18:15 - 18:45**
1	**Opening en mededelingen**
2	**Inspreekhalfuur**
18:50	
3	**Vaststelling van de agenda, het verslag van de vorige vergadering, Strategische Agenda, Lijsten moties en toezeggingen**
4	**Rondvraag gedeputeerde Beemsterboer (portefeuille Wonen)**
5	**A-agenda Mobiliteit**
19:20	
5.a	**Visie Publieke Mobiliteit** Toelichting: De provincie werkt samen met haar partners aan beter en betaalbaar openbaar vervoer, onder andere in de kleine kernen. Daarom investeert de provincie in nieuwe vormen van openbaar vervoer en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. De provincie heeft

hiervoor de Visie Publieke Mobiliteit voor Noord-Holland gemaakt. De conceptversie is de afgelopen maanden besproken met stakeholders. De provincie heeft de visie naar aanleiding van hun opmerkingen aangepast. De definitieve versie wordt nu door het College van Gedeputeerde Staten ter besluitvorming aangeboden aan Provinciale Staten.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de concept visie publieke mobiliteit bespreken. Besluitvorming vindt plaats in de PS vergadering van 10 juni 2024

5.b Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek - Getsewoud

Toelichting:
De provincie Noord-Holland werkt aan de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Dit is onderdeel van de hoogwaardig openbaar vervoerverbinding (HOV) Noordwijk-Schiphol. Om de busverbinding planologisch mogelijk te maken is een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Op het Ontwerp-PIP zijn 23 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben geleid tot kleine wijzigingen in het PIP. Het definitieve PIP kan nu ter besluitvorming worden voorgelegd aan Provinciale Staten.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde het Provinciaal Inpassingsplan Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoudbespreken. Besluitvorming vindt plaats in de PS vergadering van 10 juni 2024

6 B-agenda Mobiliteit

21:20

6.a Agenderingsverzoek C- naar B-agenda voortgangsrapportage doorfietsroutes 2023

Toelichting indiener agenderingsverzoek:
De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 geeft inzicht in de voortgang van het bouwen aan het netwerk van doorfietsroutes. De rapportage laat zien dat er in alle regio's voortgang geboekt wordt, maar geeft wel een waarschuwing af dat verdere voortgang en het halen van de langetermijndoelen afhangt van voldoende capaciteit en middelen bij alle betrokken partijen. Aangezien de kaderbrief 2025 als start van de begrotingscyclus binnenkort voorligt in PS, is dit een goed moment om te bespreken of de door de coalitie beschikbare extra financiële middelen voor

doorfietsroutes afdoende zijn om de 2040 doelstellingen te halen.
Tenslotte is een belangrijke randvoorwaarde die genoemd wordt ‘medewerking van het rijk’. Het hoofdlijnenakkoord van de beoogde nieuwe landelijke coalitie vermeldt nergens iets over fietsen. Dit doet vermoeden dat het niet hoog op de agenda staat de komende jaren en mogelijk iets betekent voor het rijksbudget doorfietsroutes.

Doel van agendering: De commissieleden kunnen met elkaar en gedeputeerde in gesprek over deze voortgangsrapportage en de vraag of er meer middelen ter beschikking gesteld moeten worden om het landelijke doel van 2040 te halen en hoe de provincie de regierol in de realisatie van het doorfietsroutenetwerk nog beter kan pakken.

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

8 **B-agenda Ruimtelijke ontwikkeling**

21:50

8.a **Meer ruimte voor wonen**

Toelichting:
Vanuit het coalitieakkoord ‘Verbindend vooruit!’ wil de provincie in de Omgevingsverordening meer ruimte bieden voor het bouwen van nieuwe woningen om op die manier de leefbaarheid en vitaliteit van kernen op peil te houden.

Behandelvoorstel:
De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde de brief plus bijlagen "meer ruimte voor wonen" bespreken.

8.a.1 **Brief Landschap Noord-Holland, Natuurmonumenten en Natuur en Milieufederatie Noord-Holland - Beschermende gebieden en Bouwlocaties(inspraakreactie cie Ruimte 27-05-2024)**

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

10 **C-agenda mobiliteit**

10.a **Mobiliteit: Ingekomen brief Busbrug de Binding 24/7 open (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)**

10.b **Mobiliteit: Samenvoegen ov-concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

De provincie Noord-Holland voegt de OV-gebieden Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord in 2028 samen tot één gebied: Noord-West Noord-Holland. Dit doet de provincie om de kwaliteit van het openbaar vervoer in Noord-Holland in de toekomst verder te kunnen verbeteren. De verwachting is dat dit vervoerders zal uitnodigen tot goede inschrijvingen bij de aanbesteding van de ov-concessie Noord-West Noord-Holland.

10.c **Mobiliteit: Verkenning Effecten Duurzame Energiedragers (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Naast elektriciteit en warmte zijn duurzame brandstoffen als derde grote categorie energiedragers nodig voor een klimaatneutrale samenleving. Onderzoekers van Royal HaskoningDHV en Studio Gear-Up concluderen dat duurzame brandstoffen nodig zijn om de klimaat- en energiedoelen van 2030 en daarna te halen. Ze concluderen verder dat de opgave dusdanig groot is dat Noord-Holland niet de luxe heeft om specifieke brandstoffen bij voorbaat uit te sluiten. Het college stuurt het onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de provincie, naar Provinciale Staten en verwerkt de inzichten in de aanpak voor de energietransitie.

10.d **Mobiliteit: Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Na een decennialange daling van het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland[1] neemt het aantal het laatste decennium helaas toe. Achter elk verkeerslachtoffer gaat veel leed schuil en de maatschappelijke kosten zijn hoog. De stijging moet in 2030 worden omgebogen tot een daling. In de Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2024- 2030 wordt daarom extra aandacht geschonken aan de kwetsbare groepen: fietsers en senioren met daarbij meerdere projecten gericht op gedrag, handhaving en infrastructuur. De aanpak is risico gestuurd, waarbij de middelen worden ingezet op locaties en groepen waar het risico op een ongeval met letsel het grootst is. Dit geldt zowel voor de investeringen in provinciale wegen, als de subsidies voor gemeentelijke wegen en verkeerseducatie.

1. https://swov.nl/nl/nieuws/aanbevelingen-verkeersveiligheid-noord-holland

10.e **Mobiliteit: Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen (2024) (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

De provincie stelt vanuit de subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen 2024 € 528.000 beschikbaar voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 80km/h. De subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen is bedoeld om eigenaren en/of pachters met uitwegen op dit type provinciale wegen te stimuleren de perceelaansluitingen op de weg veiliger in te richten. Dat kan door het verwijderen van uitwegen, het samenvoegen van uitwegen of het veiliger vormgeven van uitwegen.

10.f **Mobiliteit / Luchtvaart: Luchthavenregeling Zweefvliegclub Den Helder (ZCDH) (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Bij het inpassingsplan van het Windpark Wieringermeer is het zweefvliegveld van de Zweefvliegclub Den Helder (ZCDH) verplaatst. Wij hebben toen afspraken gemaakt over voortzetting van het bestaande gebruik op de nieuwe locatie, inclusief lier- en sleepstarts. Met dit besluit geven wij structureel invulling aan deze afspraken.

10.g **Mobiliteit: Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2024-2028 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

In november 2022 ondertekende de provincie Noord-Holland het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer. Hierin wordt afgesproken dat in 2040 al het openbaar vervoer in Nederland volledig toegankelijk moet zijn. In het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV 2024-2028 staat wat de provincie de komende 4 jaar hiervoor gaat doen. Het toegankelijk maken van bushaltes voor reizigers met een visuele of motorische beperking is daarbij het belangrijkste.

10.h **Mobiliteit: A8-A9: informeren PS over aanpak robuuste oplossing (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' is het project Verbinding A8-A9 opgenomen: "*Omdat financiering onzeker is en er voor de genoemde problemen van dit gebied in deze coalitieperiode een oplossing moet komen, onderzoeken en werken we tegelijkertijd met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden aan een robuust alternatief dat eveneens goed scoort op veiligheid, leefbaarheid en doorstroming en zicht heeft op financiering.*" Om te komen tot een robuuste oplossing worden twee eerder afgevallen alternatieven geactualiseerd. Op basis daarvan wordt gekeken of een van deze varianten een robuuste oplossing kan vormen.

10.i **Mobiliteit: Beantwoording vragen Regioraad tijdens actualiteit A7 in PS 8 april (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)**

10.j **Mobiliteit: Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 geeft inzicht in de voortgang van het bouwen aan het netwerk van doorfietsroutes, zoals dat is vastgelegd in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. De provincies Flevoland en Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam willen in 2040 het regionale netwerk van doorfietsroutes gerealiseerd hebben. In alle regio's is voortgang geboekt en wordt gewerkt om dat langetermijndoel te halen. Randvoorwaarden voor de verdere voortgang zijn voldoende capaciteit en middelen bij alle betrokken partijen.

10.k **Mobiliteit: Evaluatie pilot zwerfafval (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

De provincie Noord-Holland heeft in de periode 2021-2023 een pilot uitgevoerd om het zwerfafval in de bermen te verminderen. Uit de pilot is gebleken dat extra aanpak van zwerfafval bij hotspots, inzet op gedragsverandering en het opruimen van zwerfafval voor het maaien van de berm effectieve maatregelen zijn.

10.l **Mobiliteit: Verkeersmaatregelen N307, ter hoogte de Woeste Hoogte in Bovenkarspel (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Bij de provincie, de gemeente Stede Broec en omwonenden zijn er zorgen over de verkeersveiligheid op de N307 ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte. In de afgelopen maanden heeft de provincie onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om de veiligheid ter plaatse te verbeteren. In de komende tijd wordt de voorkeursmaatregel verder uitgewerkt, het doel is om de maatregel zo snel als mogelijk te realiseren.

10.m **Mobiliteit: Wijzigen subsidieregeling bushaltes Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Vanaf juli 2024 veranderen in de regio Noord-Holland Noord de routes van een aantal buslijnen en daarvoor zijn nieuwe bushaltes nodig. De eerder opengestelde subsidieregeling bleek voor gemeenten ontoereikend om alle nieuwe haltes aan te leggen. Door de regeling nu opnieuw open te stellen kunnen de 25 nieuwe toegankelijke bushaltes worden gerealiseerd.

10.n **Mobiliteit: Brief aan PS ivm Kustbuslijn 851 en Lijn 37 (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)**

11 **C-agenda Ruimtelijke Ontwikkeling**

11.a **Ruimte: Ontheffingsverzoek voor Kwadijk 16 in Edam-Volendam, probleemlocaties in dorpslinten (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Op 2 november 2021 hebben GS de notitie 'Probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en is er ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is aangegeven dat wij een positieve grondhouding hebben om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, indien die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het plan voor Kwadijk 16 te Edam-Volendam voldoet daaraan en daarom verlenen wij de ontheffing.

11.b **Ruimte: Stichting Samen Santpoort over AZC (C-agenda cie Ruimte 27-05-2024)**

11.c **Energie/Ruimte: Aanbieding onderzoek Aanlanding energie-infrastructuur - ruimtelijk impact en brede welvaart analyse (C-agenda Leefomgeving - leidend- 30-05 en C-agenda Ruimte 27-05)**

In opdracht van de provincie Noord-Holland en in samenwerking met de gemeenten Hollands Kroon en Den Helder is een onderzoek uitgevoerd naar de directe en indirecte ruimtelijke gevolgen en de impact op brede welvaart van aanlanding van wind op zee in de Kop van Noord-Holland. Het onderzoek is een bouwsteen om tot een standpunt te komen over de aanlanding in de Kop van Noord-Holland, de locatiekeuze en de voorwaarden.

11.c **RO: Ingekomen brief Voedselpark Amsterdam inzake Joint Fact Finding Lutkemeerpolder (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

11.e **Energie/Ruimte: Brief aan Amsterdam over windpark Noorder IJ-plas (C-agenda Ruimte 27-05-2024 en Leefomgeving 30-05-2024)**

Het college van Amsterdam heeft PS en GS een brief gestuurd inzake windpark Noorder IJ-plas. GS reageren schriftelijk op de drie ingebrachte punten.

11.f **Energie/Ruimte: Beantwoording mondelinge vragen JA21 over het tegenhouden van windturbines aan de Noorder IJ-plas (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024 en C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

GS hebben de mondelinge vragen van JA21, inzake de mogelijkheden tot het geven van een "advies met instemming" door PS bij vergunningverlening van Amsterdam voor windturbines aan de Noorder IJ-plas, schriftelijk beantwoord.

11.g **Gezondheid en Milieu/ RO: Ingekomen brief Bewonersinitiatief Tuindorp Oostzaan en NDSM inzake Verhuizing ICL Fertilizers (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024 (leidend) en Ruimte 27-05-2024)**

12 **C-agenda Wonen**

12.a **Wonen: SOK Convenant Toekomstbestendig Bouwen 2024 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

In 2022 heeft de provincie Noord-Holland het convenant Toekomstbestendig Bouwen ondertekend. In het convenant wordt de ambitie uitgesproken om de samenwerking verder te versterken. Daarom zijn de vier provincies (provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Holland (penvoerder), provincie Flevoland en provincie Utrecht) een samenwerkingsovereenkomst aangegaan. Hierin nemen ze de rol van aanjager op zich voor een jaar. Die slagkracht is noodzakelijk, wil de implementatie van het Convenant en de realisatie van de woondeals geen vertraging oplopen. In dit jaar wordt verkend wat de beste manier is om het convenant in te richten.

12.b **Wonen: Wijziging Uitvoeringsregeling flexibele schil woningbouw 2023 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)**

Op 6 december 2023 is de Uitvoeringsregeling Versnelling Woningbouw gebiedsontwikkelingsteams 2023 vastgesteld. De regeling loopt van 7 december 2023 tot 1 oktober 2024. Om deze regeling zo efficiënt mogelijk in te zetten is deze na enkele maanden geëvalueerd. Met name de betaalbaarheidseis was strenger dan de Woondeal en het coalitieakkoord beoogde, met als gevolg dat een aantal belangrijke projecten geen gebruik konden maken van de flexibele schil. De Uitvoeringsregeling is daarom geactualiseerd zodat deze beter aansluit bij de afspraken uit de Woondeal. Daarnaast wordt ook het subsidieplafond opgehoogd naar € 11.463.913,-

13 **C-agenda Algemeen**

13.a IPO: BAC concept-agenda Ruimte & Leefomgeving 29 februari 2024 (C-agenda Ruimte 27-05-2024 en C-agenda Leefomgeving 30-05-2024)

13.b MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 81 (C-agenda alle commissies mei)

13.c MRA: Termijnagenda 2024, jaarplanning en actualiteiten MRA (C-agenda alle commissies mei)

13.d MRA: Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht - editie 82 (alle commissies 27 en 30 mei 2024)

Provincie Noord-Holland

Nummer	Onderwerp	Fractie	Datum PS	Inhoud	Portefeuille houder	Stand van zaken GS
M20-2024	Motie: Kwetsbare doelgroepen in het OV.	D66, PD, CDA, Christen Unie	04-03-2024	PS spreken uit dat: - bij het maken van beleid voor het OV deze kern kwaliteiten altijd als uitgangspunt te nemen.	Olthof, J.	
M144-2023	Motie: Doden van dieren geen voorwaarde stellen voor schadevergoeding	PvdD, Volt, D66, GroenLinks	06-11-2023	Provinciale Staten roepen GS op om te verkennen hoe boeren die enkel niet-dodelijke middelen gebruiken om dieren te verjagen ook in aanmerking kunnen komen voor schadevergoeding hierover zo snel mogelijk te rapporteren aan PS.	Beemsterboer, J.	08-02-2024: Geen wijzigingen
M169-2023	Motie: Autonoom Vervoer in en op de kaart in Noord-Holland	Volt	06-11-2023	PS vraagt GS om: - een nieuwe studie te starten naar de mogelijkheden voor Autonoom Vervoer binnen de provincie en deze in kaart te brengen - deze studie te richten op	Olthof, J.	08-02-2024: De motie is n.a.v. verantwoording van de Focus Smart Mobility op de c-agenda geplaatst van de commissie Ruimte in november. Informatie voor mondelinge beantwoording is aangeleverd. Tevens is toen gemeld dat formele afhandeling gebeurd samen met

Provincie Noord-Holland

				het vinden van een geschikte proeflocatie voor het autonoom verplaatsen van mensen en/of goederen op korte- en middellange afstanden.		het aanbieden van de voortgangsrapportage Focus Smart Mobility 2023 voor het zomerreces van 2024.
M167-2023	Motie: steun aan gemeenten voor versnellen woningbouw	Volt, Christen Unie, CDA	06-11-2023	PS vraagt GS om: - te onderzoeken hoe en of de provincie gemeenten kan helpen de doorlooptijd van bouwprojecten kan verkorten, zoals een efficiënter Flora & Fauna onderzoek of inspraakmomenten zonder aan zorgvuldigheid in te boeten - en daarvoor bij de tweede begrotingswijziging met implementatievoorstel te komen - en indien nodig met een dekkingsvoorstel bij PS terug te komen.	Beemsterboer, J.	08-02-2024: geen wijzigingen.
M166-2023	Motie: aandacht	Volt, D66,	06-11-2023	PS vraagt GS om: . meer aandacht aan jongeren en	Beemsterboer, J.	08-02-2024: We nemen dit mee in het nog op te stellen Actieplan wonen.

	voor wonen voor jonge Noord-Hollanders	Christen Unie, CDA, PvdD, JA21		starters in staand en nog te ontwikkelen woonbeleid te geven.		
M142-2023	Motie deelmobiliteit in beleid	D66, CU, CDA, Volt, BBB	06-11-2023	PS verzoeken het college: - bij het IPO erop aan te dringen om te lobbyen bij het rijk om de wet personenvervoer te herijken en samenwerken met aanbieders van deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken - zelfstandig te lobbyen bij het rijk voor het herijken van de wet personenvervoer en deelmobiliteit in de concessie mogelijk te maken.	Olthof, J.	08-02-2024: Gedeputeerde Staten hebben Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer geïnformeerd, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. In de commissie Ruimte van 12 februari zal een afdoeningsvoorstel worden geagendeerd 15-12-2023: uit besluitenlijst GS d.d. 12-12-2023: Gedeputeerde Staten informeren Provinciale Staten door middel van een brief over diverse recente ontwikkelingen in het openbaar vervoer, zoals gratis OV voor kinderen. De provincie wil het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren, bijvoorbeeld met deze extra investering waarmee de bus voor kinderen gratis wordt. De andere onderwerpen zijn de stand van zaken Studenten OV-kaart,

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

				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.		
M256-2022	Motie reclameafspraken aanpassen aan provinciaal duurzaamheidsbeleid.	PvdA, GroenLinks.	19-12-2022	PS verzoekt het college om: - de exploitant te informeren over dit besluit en de overeenkomst met betrekking tot reclame uitingen met producten met fossiele brandstoffen als energiebron of voor vlees- en visproducten aan te passen in lijn met dit besluit.	Olthof, J.	08-02-2024: In de commissie van 20 november is een notitie behandeld met 4 opties. Partijen hebben zich uitgesproken over de opties en gedeputeerde Olthof heeft daar kennis van genomen. Buiten de vergadering om heeft hij aangegeven de optie om alle reclame uit de ABRI's te weren verder uit te willen werken. 13-10-2023: Onderwerp is besproken in de commissie Ruimte van 9 oktober jl. Olthof heeft toegezegd in de commissie van 20 november met een notitie te komen. 13-10-2023: Onderwerp is besproken in de commissie Ruimte van 9 oktober jl. Olthof heeft toegezegd in de commissie van 20 november met een notitie te komen. 14-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 Door de uitvoerder van het contract voor

Provincie Noord-Holland

						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	CDA, VVD, JA21	14-11-2022	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	Olthof, J.	08-02-2024: RWS werkt op dit moment aan de voorbereiding van kleinschalige veiligheidsmaatregelen aan de N9. Hierover vindt afstemming plaats met provincie en gemeenten. Vanuit de provincie, maar ook gemeenten, wordt bij het ministerie en de Kamer daar waar er gelegenheid is aandacht gevraagd voor de N9 en meer structurele

				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.		veiligheidsmaatregelen. Gewerkt wordt aan een afdoeningsvoorstel. 20-11-2023: geen wijzigingen 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.
M53-2022	Motie Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB)	PvdD, SP	23-05-2022	PS verzoeken GS: - pilots Verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing uit te voeren in diverse woonregio's, gericht op de huisvesting van plattelandsouderen, plattelandsjongeren of vormen van begeleid wonen.	Rommel, E.	08-02-2024:Geen wijzigingen 24-10-2023 In het coalitieakkoord is bij het onderwerp functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen het volgende opgenomen: 'We kijken opnieuw naar de huidige regelgeving en verkenningen of en zo ja, hoe meer ruimte geboden kan worden aan de functiewijziging van (agrarische) bouwpercelen. Wij zullen u hierover begin 2024 een voorstel doen en de motie M53-2022 daarbij betrekken. 02-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart. De verwachting is dat de uitkomsten van het onderzoek in de tweede helft van 2023 aan PS kunnen worden voorgelegd. 20-

Provincie Noord-Holland

						01-2023 De beantwoording van de motie maakt onderdeel uit van het onderzoek 'Burgerwoningen in het landelijk gebied' dat in december 2022 is gestart. 25-10-2022 Geen wijzigingen. 22-8-2022 De motie Meerdere pilots verruiming Vrijkomende Agrarische Bebouwing (VAB) wordt uitgevoerd op basis van de resultaten van het onderzoek "Burgerwoningen in het landelijkgebied" dat de provincie laat uitvoeren. De resultaten zijn in het eerste kwartaal 2023 te verwachten.
M37-2022	Motie Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten	VVD, CDA, PvdA, D66, JA21	07-03-2022	PS verzoekt Gedeputeerde Staten: - Om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten met de samenwerking in een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen - Bij positieve resultaten	Olthof, J.	08-02-2024: Er is vanuit GS een Status-update verstuurd over deze motie (2112434/2111746). De definitieve afdoening van de motie zal niet eerder plaatsvinden dan in 2025 (na de eindevaluatie bouwteams) 19-10-2023 Er is vanuit GS een Status-update verstuurd over deze motie (2112434/2111746). Deze is op de C-agenda van de commissie ruimte d.d. 9-10-2023 opgenomen. 09-10-2023: uit besluitelijst GS d.d. 19-09-2023: PS hebben een motie aangenomen

				de mogelijkheden te verkennen om bouwteam, kostentafel en risicotafel een standaardprocedure te laten zijn bij grote infrastructurele projecten om zo de risico's te verkleinen en bijbehorende kostenoverschrijdingen te verminderen.		om na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg) de opgedane ervaringen en resultaten van een bouwteam en het werken met een kostentafel en een risicotafel met Provinciale Staten te delen en bij positieve resultaten de mogelijkheid te verkennen om deze werkwijze te standaardiseren. PS worden geïnformeerd over de resultaten van tussentijdse evaluatie van deze bouwteam aanpak. Besluit GS: 1. Kennis te nemen van de statusupdate motie M37-2022 'Verkenning bouwteam, kostentafel en risicotafel als standaardprocedure bij grote infrastructurele projecten' 2. PS met brief te informeren over de statusupdate motie M37- 2022. 01-08-2023: Geen wijzigingen. 05-06-2023 In september 2022 is een tussenevaluatie van vijf lopende bouwteams gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). PS zullen uiterlijk in het derde kwartaal van 2023 per brief geïnformeerd worden over de uitkomst van deze tussenevaluatie. De

						motie zal worden afgedaan na afronding van het project N241-13 (A.C. de Graafweg), voorzien in 2025. 24-01-2023 Geen wijzigingen 18-10-22 Geen wijzigingen. 11-8-2022 In september 2022 is een tussenevaluatie van 5 lopende bouwteams gestart (daarin wordt ook ingegaan op de aspecten kosten- en risicobeheersing). De verwachting is dat de resultaten van deze tussenevaluatie begin 2023 met PS kunnen worden gedeeld. 1-6-2022 Bouwteamfase wordt Q2 2022 afgerond waarnaar evaluatie wordt gemaakt en in Q4 2022 aan PS teruggekoppeld wordt.
M7-2022	Motie: 'Innovatieve mogelijkheden ter beperking van overlast'	JA21, Liberaal NH, 50PLUS/PvdO, VVD	31-01-2022	PS roept GS op: • Bij een eventuele realisatie van de A8-A9 de optie mee te nemen om innovatieve mogelijkheden te implementeren om de mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting door de aanleg van de A8-A9 te	Olthof, J.	08-02-2024: geen wijzigingen 24-10-23: geen wijzigingen. 02-08-2023 Geen wijzigingen 05-06-2023 Geen wijzigingen 24-01-2023 Geen wijzigingen. 24-10-2022 Geen wijzigingen. 09-08-2022 Motie betreft een voorstel dat betrekking heeft op een eventuele vervolgfase van het project. De motie kan pas worden uitgevoerd indien PS besluiten de planuitwerkingsfase van de

Provincie Noord-Holland

				beperken • Initiatieven van bewoners inzake innovatieve oplossingen inzake luchtkwaliteit en geluidsbelasting mee te nemen.		Verbinding A8-A9 te starten. 19-04-2022 (idem als volgende actualisatie)
M187-2020	Optimaal onderhouden snelfietsroutes	D66, GroenLinks, CU, PvdA, PvdD	16-11-2020	PS vragen het college van GS : - een notitie op te stellen, te delen en te bespreken met Provinciale Staten over het fietspad van de toekomst - daarbij ook het kwaliteitsbeeld van veelgebruikte (snel- of door-) fietsroutes mee te nemen.	Olthof, J.	08-02-2024: Geen wijzigingen. 20-11-2023: Geen wijzigingen 02-08-2023: Geen wijzigingen 05-06-2023: Geen wijzigingen 19-01-2023: Geen wijzigingen. 18-10-2022: Geen wijzigingen 29-08-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, die op 9 mei geagendeerd staat voor de Commissie Bereikbaarheid & Mobiliteit (zie pag. 12). Deze actie is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt, met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd

						en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. 19-04-2022: (idem als volgende actualisatie) 13-01-2022: Het eerste deel van de motie (het opnemen van doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie) is als actie opgenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit, is verwerkt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (INHI) en wordt in de voorbereiding op de herziening van de NIKG in 2023 ook in de NIKG verwerkt met als resultaat dat doorfietsroutes apart worden beschouwd en gemonitord. Het tweede deel van de motie (in beeld brengen van de kosten van het op onderhouden op het hoogste niveau) wordt bij de herziening van de NIKG in het

						vierde kwartaal van 2023 aan PS voorgelegd. Bij de vaststelling van de herziene NIKG (in het vierde kwartaal 2023) kan deze motie pas als afgehandeld worden beschouwd. Bij een eerdere statusupdate is verwezen naar een notitie die in Q4 zal worden voorgelegd: daar is bedoeld de Actieagenda Actieve Mobiliteit. 10-11-2021: (idem als volgende actualisatie) 24-08-2021 GS verwachten de gevraagde notitie in Q4-2021 aan te leveren. 05-04-2021 de strekking van de motie is meegenomen in de Actieagenda Actieve Mobiliteit die is in de maak op 6 april 2021 in GS, 22 april ter bespreking in de commissie. 07-01-2021 De strekking van de motie wordt meegenomen in de Uitvoeringsagenda Actieve Mobiliteit, die is in de maak. Verwacht wordt dat deze in het eerste of tweede kwartaal van 2021 aan GS wordt voorgelegd, terugkoppeling aan PS volgt dan aansluitend.
M185-2020	Varende fietspaden	D66, GroenLin	16-11-2020	PS dragen het college van GS op: - de pontveerverbindingen in	Olthof, J.	08-02-2024: Geen wijzigingen. 20-11-2023: Geen wijzigingen 02-08-2023: Om gebruik te kunnen maken van landelijk

		ks, CU, PvdA		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.		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	PvdA, D66, CU, GroenLinks	22-10-2020	PS roept het College van Gedeputeerde Staten op: 1.de landschappelijke, cultuurhistorische en in potentie aanwezige natuurwaarden van de Zijpe- en Hazepolder te betrekken bij een	Kocken, R.	08-02-2024: Geen wijzigingen. 11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een voorstel ter afdoening te hebben gedaan 02-08-2023: Geen wijzigingen 20-01-2023 Geen wijzigingen. 25-10-2022 De moties 115 en 148, die gekoppeld zijn aan de

				zorgvuldige heroverweging van de begrenzing van de BPL ter plaatse 2.PS te informeren over de uitkomst van deze heroverweging in de Statencommissie RWK		verkenning Schagen, zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen na vooronderzoek via de Fasering- en investeringsstrategie woningbouw Schagen is uitgesteld. Deze moties zijn tekstueel verbonden aan de Verkenning. Inmiddels is gezien dat de moties ook los van de verkenning uitgevoerd kunnen worden. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. De opdracht tot het uitvoeren van de verkenningstraject voor de stad Schagen is uitgesteld naar aanleiding van de bevindingen van het Faserings- en investeringsstrategie. De moties zullen daarom buiten dit kader niet worden uitgevoerd. Op dit moment wordt nagedacht over de wijze waarop deze moties wel tot uitvoering gebracht kunnen

						worden. Provinciale Staten zullen hierover zo snel als mogelijk geïnformeerd worden. 22-08-2022 Er ligt momenteel een plan van aanpak om de komende maanden deze motie af te ronden. Voor het eind van het jaar is er een antwoord naar PS. 10-01-2022 De moties 115 en 148 zijn tekstueel gekoppeld aan de verkenning Schagen. Deze zijn nog niet ten uitvoering gebracht omdat de verkenning Schagen nog in een voorfase zit via een faserings- en investeringsstrategie. Inmiddels is de mogelijkheid gevonden om de moties los van de verkenning uit te voeren. Het resultaat van de verkenning heeft geen invloed op de verkenning van de Zijpe- en Hazepolder. De landschappen rond de Stad Schagen hebben namelijk hun eigen waarden en bijzonderheden en het BPL is niet uitwisselbaar. Daarmee kunnen beide verkenningstrajecten los van elkaar gelopen en beoordeeld worden. Er ligt nu een plan van aanpak klaar waarin de moties in Q1 van 2022 uitgevoerd gaan worden. Zo kunnen vooruitlopend en los

						van de resultaten van de faserings- en investeringsstrategie (voorverkenning Schagen) de moties worden afgehandeld. 04-11-2021 Het verkenningentraject Schagen is onlosmakelijk verbonden met de Ontwikkelvisie Schagen en het momenteel lopende Faserings- en het Investeringstraject Stad Schagen van de Bouwambassadeur. De verkenning is nog in een voorfase. Omdat het BPL rond de stad Schagen niet uitwisselbaar is, is besloten de moties 115 en 148 los van de verkenning te gaan behandelen. Hiervoor ligt momenteel een plan van aanpak klaar dat in het laatste kwartaal van 2021 en het eerste kwartaal van 2022 uitgevoerd gaat worden. Volgens de planning zal in het eerste kwartaal van 2022 antwoord gegeven worden op de moties 115 en 148. 29-06-2021 Participatie vereist een overleg met stakeholders (agrarisch-natuur en landschap-gemeente) om draagvlak voor zodanige aanpassing van de begrenzing BPL te onderzoeken, dat Zijpe- en Hazepolder onder het BPL valt.

						Dat overleg wordt zo mogelijk nog voor het zomerreces georganiseerd. 22-03-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. 11-01-2021 De Verkenning Schagen loopt. Een mogelijke BPL begrenzing van de Zijpe- en Hazepolder maakt onderdeel uit van de gesprekken met de gemeente Schagen. Zie ook M115-2020.
M115-2020	Weidevogels Zijpe	GroenLinks, PvdA	05-10-2020	PS verzoeken het college van GS De Zijpepolder mee te nemen in het verkenningstraject om een integrale afweging te maken tussen de ambities, opgaven en de begrenzing van het BPL in de gemeente Schagen. Daarbij ook recente informatie van lokale en regionale natuurorganisaties te betrekken.	Kocken, R.	08-0-2024: Geen wijzigingen 11-10-2023: We streven ernaar om uiterlijk bij de eerstvolgende wijzigingsronde OV NH2022 (start maart 2024) u een voorstel ter afdoening te hebben gedaan. 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

Onderwerp	Fractie	Behandeld in datum	Portefeuille houder	Inhoud	Stand van zaken
Pilot provinciaal vervoer Texel		08-04-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof heeft toegezegd dat hij met een notitie en brief komt met in ieder geval een update t.a.v. coalitieakkoord en robuuste oplossingen. Gedeputeerde zegt toe om daar een terugkoppeling op te geven van, wat is nu het algemene beeld, waar staan we nu en wat mogen hiervan verwachten? Ik doe u wel de toezegging om u terugkoppeling te geven van het gesprek wat ik binnenkort heb.	
Werkzaamheden A7		08-04-2024	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof zegt toe dat hij persoonlijk contact zal opnemen met zijn collega's in Zaanstreek-Waterland. In dit geval denk ik met name Waterland, Purmerend, Waterland. Daar wordt ook die duidelijkheid gevraagd vanuit de Partij voor de Dieren. Zal ik aanvragen in ieder geval uw punt om nog een keer extra te kijken naar die ontheffingen: voor welke partijen is dat? En dat het duidelijk gecommuniceerd kan worden op de websites. Gedeputeerde zegt toe ook een evaluatie zal plaatsvinden.- Wat kunnen we leren van dit grote project in alle toekomstige trajecten die nog gaan komen? En de lessen die we daaruit leren, zullen we ook	

				zeker gaan toepassen in het vervolgtraject. Hij stelt de vraag aan de VRA of u deze notitie, die beantwoording, kunt krijgen.	
A8-A9 variant		12-02-2024	Olthof, J.	Wat betreft de A8-A9 is gekozen voor de variant van het Landschapsplan, de kosten hiervan zijn negenhonderd miljoen. Parallel hieraan wordt gekeken naar de alternatieven in het geval dat dit niet gerealiseerd kan worden. Wanneer dit het geval is kan de gedeputeerde niet aangeven, maar dit is in overleg met de vertegenwoordigers van de bewoners van Krommenie. De gedeputeerde zal de commissie in de volgende vergadering een update geven van de status.	
Bouw Stompetoren West		15-01-2024	Beemsterboer, J.	Gedeputeerde Beemsterboer houdt de commissieleden Ruimte op de hoogte over de stand van zaken bouwen bij Stompetoren West. Gedeputeerde nodigt de statenleden misschien ook mee naar de locatie. Er vinden nu gesprekken plaats onder de huidige afspraken van het coalitieakkoord, daar is ook gedeputeerde Rommel bij betrokken.	
streven circulair inkopen	Volt	02-10-2023	Olthof, J.	gedeputeerde Olthof: Dan motie M135-2023. Nou, laat duidelijk zijn dat we met zijn allen streven om uiteindelijk de circulariteit zo snel	

wat circulair kan in 2027 (mobiliteit)				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.	
haalbaarheidsonderzoek Balkweiterhoek te Zwaagdijk-West		11-09-2023		Gedeputeerde Beemsterboer vraagt om de vrijheid om de gesprekken in openheid te voeren en te inventariseren wat er aan oplossingen mogelijk is en daarmee terug te komen bij de commissie. Hij vertrouwt erop dat een samenspel te organiseren is met alle betrokkenen, waar iedereen beter van wordt, niet in de laatste plaats de woningzoekenden.	

Provincie Noord-Holland

Eindresultaat Urgentieconferentie en gevolgen voor de Noord-Hollandse OV-concessies		26-06-2023	Olthof, J.	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.	
Afdoening svoorstel motie 75-2020	CU	20-02-2023	Olthof, J.	Gedeputeerde Olthof op de vraag van de heer Klein (CU): Ja, u krijgt zo snel mogelijk en ruim van te voren duidelijkheid over eventueel een vaste oeververbinding of anders het alternatief van hoe gaan we om met de pont. Wellicht dit jaar nog.	
Aanpak en Monitor investeringsstrategie Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)		20-02-2023	Olthof, J.	De viewer komt beschikbaar na de verkiezingen als die hier behandeld wordt. Er wordt elke dag nog hard gewerkt om dit instrument zo goed mogelijk beschikbaar te krijgen.	Dit komt terug bij de vaststelling iNHi.

Provincie Noord-Holland

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

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

Provincie Noord-Holland

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

				gedeputeerde het vanuit dat perspectief beschouwt. Zou hij er derhalve ook een half A'4tje aan kunnen wijden als er geen wijzigingen zijn, zodat PS zich de termen uit de Omgevingswet en -verordening een beetje eigen kunnen maken? Gedeputeerde Loggen gaat daarmee akkoord, mits PS hem toestaan dat hij dat in geval van geen verandering enkel informatief doet. Ingeval zich wel een verandering voordoet zal gedeputeerde PS actief informeren. Dan ontstaat het gewenste onderscheid.	
lijst alternatieve locaties plaatsen woonunits Twiskeweg			Rommel, E.	Gedeputeerde Rommel zegt dat er een ontheffing is gegeven voor Skoon maar dat dit vanwege de waterstanden dit niet haalbaar is gebleken. Er is gekeken naar alternatieven en daar is dit voorstel met het ontheffingsverzoek uitgekomen. Hier is een goed en gemotiveerd onderzoek naar gedaan. Gedeputeerde Staten heeft op dit moment geen lijst beschikbaar van de alternatieve locaties. Mevrouw Bouhlel (SP) vraagt of de gedeputeerde de heer Polak kan vragen om een lijst aan te leveren. Mevrouw Berkvens (D66) ontvangt ook graag een lijst inclusief een onderbouwing. Gedeputeerde	

				Rommel zegt toe dat zij deze lijst zal opvragen. Zij legt uit dat het om een gebied gaat dat zowel NNN-gebied en Natura2000 gebied is. De Omgevingsdienst zal in Q2 duidelijkheid geven over het verzoek tot ontheffing voor de soortenbescherming binnen het Natura2000-gebied.	
plaatsen meetstation luchtkwaliteit N203 in Krommenie			Olthof, J.	petitie plaatsen meetstation aangeboden aan voorzitter en gedeputeerde Olthof. Gedeputeerde Olthof zegt toe dat er een meetstation geplaatst gaat worden om de uitstoot te meten en om de nauwkeurigheid van de berekeningen te verifiëren. Bovendien wordt overwogen om dit meetstation ook geluidsniveaus te laten meten om zo de impact van de N203 op de omgeving vast te stellen. Gedeputeerde Olthof zal binnenkort schriftelijk aan de commissie rapporteren over de resultaten van de eerste verkenningen.	

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
mei 2024 – versie 25 april 2024

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

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
Algemeen															
1e Begrotingswijziging														allen	
2e Begrotingswijziging														allen	
Laatste begrotingswijziging														allen	
Jaarstukken en Kaderbrief														allen	
Begroting														allen	
Portefeuille Mobiliteit															
integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) 2024-2031														Olthof	15-1 Technische Briefing actualisatie iMPI 12-2 Voordracht actualisering iMPI
Investeringsstrategie voor de Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)														Olthof	18-1 TB en interactieve sessie iNHi *iNHi 2023-2027 op A-agenda in cie 9 september*
NIKG – Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen															18-1 Technische Briefing 27-05 technische Briefing
Visie publieke mobiliteit														Olthof	Concept op de B-agenda 15 januari ’24. A-agenda in commissie 27 mei
Aanbesteding HIJ/NHN														Olthof	april 2024, besluit samenvoeging op de C-agenda. Nota van uitgangspunten A-agenda juni Programma van Eisen – 2025
Tarievenbeleid OV														Olthof	Q2 2024, A agenda juni 2024
Circulariteit in OV														Olthof	Q2 2024, juni B of C stuk Doel: ondertekenen bestuursovereenkomst Circulariteit OV op earth Overshoot Day op 25 juli
Herijking concessie GV														Olthof	Q3 2024
Brandstoffenaanpak Mobiliteit														Olthof	Q2 2024
Kernnet Binnenvaart Noord-Holland														Olthof	Q3 2024
HOV Noordwijk-Schiphol PIP Lisserbroek-Getsewoud														Olthof	Q1 2024 Oordeelsvorming & Q2 Besluitvorming PIP HOV Noordwijk A- agenda mei 2024

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
mei 2024 – versie 25 april 2024

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

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

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
N515														Olthof	Q3 2024
N200 in afstemming met Bereikbaarheid Kust														Olthof	Q3 2024
N247-N235 Het Schouw, voorkeursalternatief									Q4					Olthof	Q4 2024. 7 maart brief ontvangen over voorkeursvariant die verder onderzocht wordt. In najaar wordt besluit voorgelegd aan PS.
N203 Uitgeest Limmen, trajectstudie									Q4					Olthof	Q4 2024
Uitvoeringsregeling uitwegen en opname in de omgevingsverordening									Q4					Olthof	Q4 2024
Beleidskader openbare verlichting									Q4					Olthof	Q4 2024
Onderwerp regionaal luchtvaartbeleid							Q3								A-stuk, planning na de zomer, Q3.
Veerpontenaanpak									Q3 of Q4					Olthof	Q3 & Q4 2024
Portefeuille Ruimtelijke Ontwikkeling															
Ruimtelijk voorstel														Rommel	- *Vrijgeven Ruimtelijk Voorstel voor bespreking op de B agenda maart 2024, voorafgaand een technische briefing. Behandeling wordt integraal in april. Besluitvorming september 2024* - *2024-2025 uitwerken en onderzoeken* - *2026 aan de slag* - *Analysedocument NHN is bijlage van Ruimtelijk Voorstel*
Ontwikkelperspectief NOVEX NZKG														Rommel	*2024 Q4 – Mogelijk nog dat Investeringsagenda volgt. Afhankelijk van snelheid coalitievorming Rijk.*
Het **Ontwikkelperspectief Noord-Holland Zuid** betreft het Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam (MRA)															Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Zuid betreft het Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam (MRA), dat door PS in 2022 is onderschreven en dat de basis vormt voor Noord-Holland Zuid in het Ruimtelijk Voorstel. Dit komt niet apart terug in commissie of PS
Het Ontwikkelperspectief Noord-Holland Noord															planning volgt. Het gezamenlijk plan van aanpak voor het ontwikkelperspectief NHN zit 9 juli in GS en wordt vervolgens ter info aan PS aangeboden.
Uitvoeringsagenda NOVEX MRA														Rommel	Vanuit NOVEX MRA is het idee om zowel na het BOL van juni a.s. als na BO MIRT van november de raden en staten te informeren of ze te laten instemmen met de gemaakte afspraken:

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
mei 2024 – versie 25 april 2024

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

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

	2024									**2025**				**GS**	**Behandeling**
	15-01	**12-02**	**11-03**	**15-04**	**27-05**	**17-06**	**09-09**	**14-10**	**25-11**	**Q1**	**Q2**	**Q3**	**Q4**		*Hier kunnen werkafspraken en duiding worden opgenomen*
															• In BOL van juni met name de maatregelen op het gebied van groenblauw • In BO MIRT ook overige afspraken op gebied van meerkernige ontwikkeling en energienetwerk E.e.a. eventueel afhankelijk van of in samenspraak met provinciaal ruimtelijk arrangement
NOVEX Groene Hart															NOVEX Groene Hart: dit proces loopt vooralsnog mee in het spoor van het Ruimtelijk Voorstel, geen aparte planning beschikbaar
NOVEX Schiphol															NOVEX Schiphol: dit proces loopt mee in het spoor van het Ruimtelijk Voorstel. Een technische briefing volgt in Q2 2024
NOVEX NZKG															NOVEX NZKG: In Q2 terug bij PS als A-stuk met het Ontwikkelperspectief Noordzeekanaalgebied met de vraag om het te onderschrijven (en de Visie NZKG 2040 in te trekken). De Uitvoeringsagenda NOVEX NZKG wordt ter informatie gedeeld met PS in Q4 2024
Meer ruimte voor woningen, hieronder valt ook lintbebouwing								Q4							Meer ruimte voor woningen wordt als onderdeel van de wijziging van de Omgevingsverordening uiteindelijk als A-stuk aan PS voorgelegd in Q4
Functiewijziging (agrarisch bouwperceel)															Functiewijziging (agrarisch bouwperceel) Er volgt een evaluatie en het opstellen van een beleidsstuk en daarna eventueel nieuwe regels. Nog geen planning beschikbaar
Lange Weeren															Planning volgt
Kustvisie aan het meer 2030															Planning volgt
Kustpact															Kustpact de beide samenwerkingsverbanden hebben een einddatum 31 december 2025. Landelijk wordt tijdens het BO besproken welke invullingen partijen er in de toekomst aan willen geven. Voor de samenwerking in NH hebben partijen gevraagd naar een evaluatie van de afgelopen periode als basis voor nieuwe afspraken. Ook dit moet nog gestart worden en komt waarschijnlijk Q2-3 2025 richting besluitvorming
Ontheffingsverzoek Twiskeweg														Rommel	B-agenda 11 maart 2024
Omgevingswet					Q2									Rommel	Q2 2024 Technische Briefing. Er wordt een filmpje gemaakt en gedeeld met PS.
Omgevingsverordening														Rommel	De Omgevingsverordening kent een vaste jaarlijkse cyclus. Dat betekent twee keer per jaar een ronde wijziging werkingsgebieden. Wordt ter informatie of ter bespreking aangeboden aan de commissie (afhankelijk van de zwaarte van de voorgestelde wijzigingen ‘groots meeslepend’/’klein ingrijpend’) in juni (ronde I) resp. november (ronde II). Daarnaast de wijziging van de artikelen van de Omgevingsverordening zelf, bespreking van het ontwerp in de commissie van juni wordt geagendeerd, bespreking van het eindconcept in de commissie van november en vaststelling door PS van de wijziging van de Omgevingsverordening in december
Portefeuille Wonen															

Strategische Statenagenda commissie Ruimte
mei 2024 – versie 25 april 2024

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

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

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

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15176
Extern Zaak ID	2233811
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	5.a
Titel	Visie Publieke Mobiliteit
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	27 mei 2024

Toelichting

De provincie werkt samen met haar partners aan beter en betaalbaar openbaar vervoer, onder andere in de kleine kernen. Daarom investeert de provincie in nieuwe vormen van openbaar vervoer en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. De provincie heeft hiervoor de Visie Publieke Mobiliteit voor Noord-Holland gemaakt. De conceptversie is de afgelopen maanden besproken met stakeholders. De provincie heeft de visie naar aanleiding van hun opmerkingen aangepast. De definitieve versie wordt nu door het College van Gedeputeerde Staten ter besluitvorming aangeboden aan Provinciale Staten.

Provincie Noord-Holland 2024

Oplegnotitie Ruimtelijk Voorstel

Statengriffie

Staten- en commissieadviseur: S. Neeskens

Statencommissie: Statencommissie Ruimte maandag 27 mei 2024

Agendapunt: 4.a

Onderwerp: Visie Publieke Mobiliteit

Fase BOB-proces: Besluitvormend

OPLEGMEMO

Rol van Provinciale Staten

De visie publieke mobiliteit wordt nu ter besluitvorming aangeboden. De commissieleden kunnen met elkaar en met GS de Visie Publieke Mobiliteit bespreken. Besluitvorming vindt plaats in PS op 10 juni 2024.

Inhoud

Toelichting op het onderwerp:

De provincie werkt samen met haar partners aan beter en betaalbaar openbaar vervoer, onder andere in de kleine kernen. Daarom investeert de provincie in nieuwe vormen van openbaar vervoer en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. De provincie heeft hiervoor de Visie Publieke Mobiliteit voor Noord-Holland gemaakt. De conceptversie is de afgelopen maanden besproken met stakeholders. De provincie heeft de visie naar aanleiding van hun opmerkingen aangepast. De definitieve versie wordt nu door het College van Gedeputeerde Staten ter besluitvorming aangeboden aan Provinciale Staten.

Deze visie gaat over publieke mobiliteit; dat is alle vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel, zoals auto of fiets, kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is. Daarbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer per bus, in een groot deel van de provincie. Voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is het echter van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt, dus ook de trein, voor- en natransport, deelmobiliteit en regionaal ov in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam en omliggende provincies.

Wat wordt er van de commissie gevraagd?

- U wordt gevraagd om de Visie Publieke Mobiliteit door te nemen en te bespreken in de commissie met elkaar en met gedeputeerde Olthof. In de PS vergadering van 10 juni wordt gevraagd de voordracht Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland vast te stellen. Tijdens de PS vergadering kunt u ook eventuele moties en amendementen indienen.
-

Zijn er financiële/juridische gevolgen?

- In de Visie Publieke Mobiliteit zelf worden geen keuzes gemaakt over maatregelen of investeringen. Er zijn dan ook geen financiële consequenties. Voor de daadwerkelijke

uitvoering en realisatie van de ambities zijn de middelen nog niet georganiseerd. Hiervoor dient eerst (met medeoverheden en andere partners) verkend te worden welke maatregelen nodig en gewenst zijn voor de in de Visie Publieke Mobiliteit benoemde hoofdopgaven.

Besluitvorming hierover (inclusief over de benodigde budgetten) vindt plaats in de aanbestedingsprocedure van het regionaal ov en diverse uitvoeringsagenda's.

Proces

Wat is de historie en het vervolg van dit onderwerp?

-In de Commissie Ruimte van 15 januari 2024 is het concept Visie Publieke Mobiliteit besproken op de B-agenda. De hier besproken aandachtspunten zijn meegenomen en vervolgens verwerkt. In de huidige versie is:
- een duidelijker ordening toegepast en duidelijker omschrijving van de onderdelen van publieke mobiliteit. Hierdoor is ook minder sprake van herhaling van teksten;
- meer aandacht besteed aan de toegankelijkheid en vindbaarheid van het openbaar vervoer;
- meer aandacht besteed aan de ambitie voor deelmobiliteit, mede door het als apart onderdeel te positioneren, incl. de keuzevrijheid om waar mogelijk van verschillende vervoerwijzen gebruik te kunnen maken, inclusief (elektrische) deelauto's;
- duidelijker aangegeven dat er gedurende de looptijd van de ov-concessies er regelmatig herijkt en bijgestuurd kan worden;
- de term doelgroepen aangepast naar reisrelaties, geordend naar reismotieven. Er wordt geen onderscheid gemaakt in doelgroepen, want publieke mobiliteit is er voor iedereen.

In bijlage 2 (Overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit) vindt u een overzicht van de aanpassingen die sinds de vorige keer zijn verwerkt in de Visie Publieke Mobiliteit. Veel vragen en opmerkingen van stakeholders op het gedeelde concept gaan over de verdere uitwerking van de visie publieke mobiliteit. Dit zal plaatsvinden in de uitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen van de aanbesteding voor het openbaar vervoer. Hierover worden deze stakeholders geïnformeerd.

Na vaststelling in Provinciale Staten worden de partners geïnformeerd en wordt de Visie Publieke Mobiliteit als ambitie en kader meegenomen bij gesprekken met medeoverheden, partners en in onze lobby. Tevens dient het als instrument kader bij de beleidsuitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen van de aanbesteding voor het openbaar vervoer.

Behandeling in de commissie op 27 mei:

- De commissieleden kunnen met elkaar en met gedeputeerde in twee termijnen de Visie Publieke Mobiliteit bespreken. U kunt uw (politieke) vragen stellen en het debat voeren in de eerste termijn en eventueel in tweede termijn. Voor de beantwoording is gedeputeerde Olthof aanwezig. Technische vragen kunt u voor dinsdag 21 mei 12:00 uur per mail aanleveren bij de commissieadviseur (commissieruimte@noord-holland.nl)

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. K. van der Zwart
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144882
zwartl@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 APR. 2024

Kenmerk
2233811/2233815

Uw kenmerk

Betreft: vaststellen Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit over Visie Publieke Mobiliteit.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

3 bijlage(n)

- Voordracht Provinciale Staten Visie Publieke Mobiliteit
- Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland
- Overzicht reacties concept Visie Publieke 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

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 16 april 2024

Onderwerp: Visie Publieke Mobiliteit

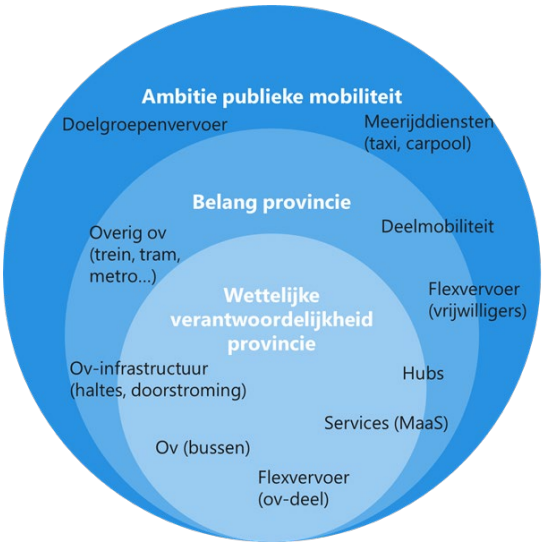
Kenmerk: 2233811/2233816

Bijlagen (2):

1. **Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland**
2. **Overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit**

1. Inleiding

In het coalitieakkoord '[Verbindend vooruit!]' geeft de provincie aan dat openbaar vervoer belangrijk is voor inwoners in het landelijk én stedelijk gebied. De provincie zet in op beter en betaalbaar openbaar vervoer (ov), onder andere in de kleine kernen. Daarom wil de provincie investeren in nieuwe vormen van deelmobiliteit, openbaar vervoer en hubs om het overstappen op verschillende vormen van mobiliteit te faciliteren.



Figuur 1 Verhouding ambitie, belang en verantwoordelijkheid

Tot 2040 komen er in Noord-Holland 250.000 woningen bij, grotendeels nabij ov-knooppunten. De provincie wil de bijbehorende groei aan mobiliteit faciliteren met duurzame mobiliteit om bereikbaarheid te borgen en bij te dragen aan klimaatdoelen, energietransitie en verkeersveiligheidsambitie. Het beleidskader hiervoor is het perspectief mobiliteit ([https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit]).

Na de coronapandemie zijn reispatronen veranderd. We zien bijvoorbeeld minder ov-gebruik door thuiswerken, meer fietsgebruik en een hoger autobezit. Bovendien hebben meer mensen minder te besteden. De provincie heeft daarom nadrukkelijk aandacht voor vervoersinclusiviteit. Hiermee bedoelen we dat we iedereen in de gelegenheid willen stellen om van publieke mobiliteit gebruik te kunnen maken.

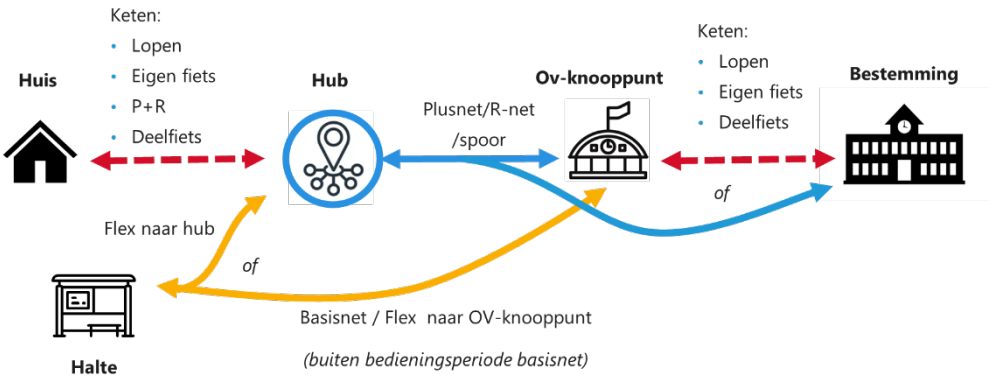
Deze visie gaat over publieke mobiliteit; dat is alle vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel, zoals auto of fiets, kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is. Daarbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer per bus, in een groot deel van de provincie. Voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is het echter van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt, dus ook de trein, voor- en natransport, deelmobiliteit en regionaal ov in opdracht van de Vervoerregio Amsterdam en omliggende provincies.

Wat?

De ambitie van provincie Noord-Holland is dan ook om met publieke mobiliteit een aantrekkelijke deur-tot-deur reisoptie te bieden voor vervoerstromen van en naar belangrijke bestemmingen. De provincie richt zich daarom met name (maar niet uitsluitend) op de reismogelijkheden op deze belangrijke reisrelaties:

- Aantrekkelijke deur-tot-deur reismogelijkheid voor woonwerkers en bezoekers van centra van steden (als alternatief voor de auto);
- Betrouwbaar en op tijd naar een onderwijslocatie;
- Basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen als aantrekkelijk reisalternatief;
- Ov-bereikbaarheid van nieuwe grootschalige ontwikkelingen (woningbouw en kantoren);
- Grote stromen reizigers naar een evenement of recreatieve bestemming (b.v. het strand in het zomerseizoen) om overlast door grote aantallen (incidenteel) autoverkeer te voorkomen en om natuur en recreatief beter bereikbaar te maken.

Van deze reisrelaties maken reizigers van alle leeftijden gebruik. Ook reizigers met een beperking willen op deze relaties reizen, net als reizigers met een smalle beurs. Om deze doelgroepen goed te faciliteren kiest de provincie voor een samenhangend systeem voor publieke mobiliteit bestaande uit verschillende onderdelen:



Figuur 2 Systeem van publieke mobiliteit

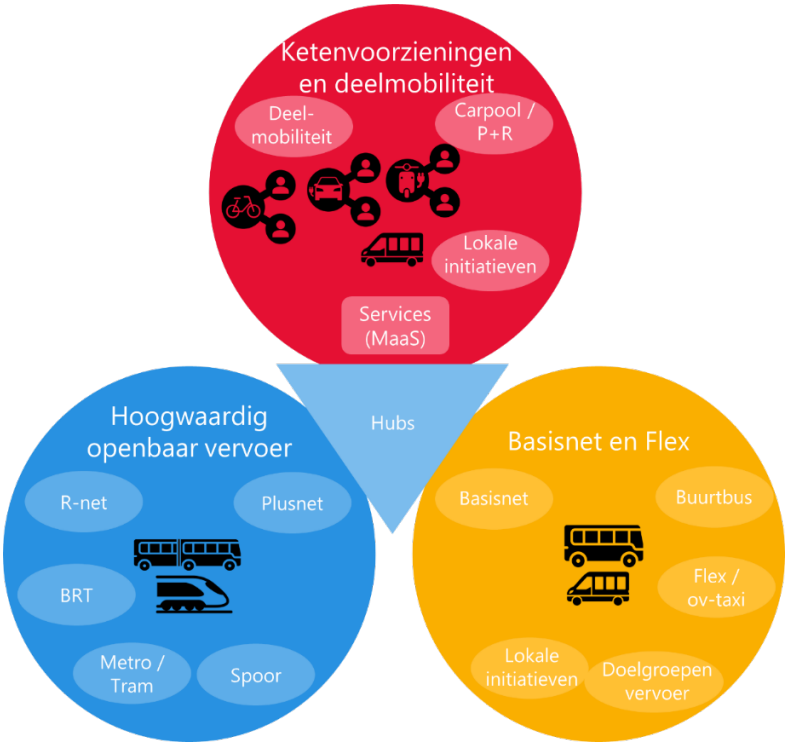
Een ruggengraat van hoogwaardig ov: een aantrekkelijk, snel, frequent netwerk van hoogwaardige ov-verbindingen en goed voor- en natransport (ketenreis) van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. De basis van het netwerk van openbaar vervoer bestaat uit de bestaande treinverbindingen en snelle buslijnen die we het Plusnet noemen. Deze bussen rijden vaak, snel en verbinden knooppunten en plekken waar veel mensen komen. Zo kunnen we meer reizigers op de plek van hun bestemming brengen, zoals voor het woon-werkverkeer. Een voorbeeld hiervan zijn de R-net-buslijnen die nu al in een deel van de provincie worden ingezet: de bekende rood-grijze bussen die vaak rijden en lange

afstanden afleggen. In de andere regio's wordt het Plusnet in de toekomst stap voor stap geïntroduceerd. Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier of acht keer per uur voor respectievelijk landelijk en stedelijk gebied.

Hubs: De haltes van het Plusnet worden in de toekomst omgevormd tot hubs. Hier kan je op de bus stappen, de auto parkeren, je fiets stallen, een deelfiets pakken en misschien wel je pakketje ophalen bij de pakketautomaat. Naar de hub kom je lopend, met de fiets, auto of met de buslijnen en buurtbussen zoals we die nu ook al kennen. Op plekken waar minder reizigers zijn, zetten we Flexvervoer in, zoals een ov-taxi. En je reis plan én betaal je binnen een paar klikken in de app!

Een vraaggericht aanbod van Basisnet en Flexvervoer. Waar en wanneer het hoogwaardig ov niet rijdt, is Basisnet of Flexvervoer beschikbaar. Dit vervoer op maat kent verschillende vormen, afhankelijk van de vervoersvraag en lokale mogelijkheden om dit in te vullen. Mogelijkheden zijn het Basisnet of een buurtbus, met vaste haltes en een frequentie van minimaal één keer per uur. Ook Flexvervoer, OV-taxi of lokale initiatieven behoren tot de mogelijkheden, met flexibele routes en vertrektijden afhankelijk van de vraag.

Deelmobiliteit: Reizigers die niet de beschikking hebben over een eigen auto, scooter, bakfiets of (elektrische) fiets, worden door middel van deelmobiliteit in de gelegenheid gesteld om toch hun gewenste reis met het gewenste vervoermiddel te maken, zowel naar een hub, station of ov-knooppunt (b.v. OV-fiets), als ook direct naar de bestemming. De provincie vindt het belangrijk dat daar waar de markt dit niet organiseert (b.v. in landelijk gebied) dit toch, passend bij de vraag, wordt georganiseerd. Dit zal echter niet kostendekkend zijn. Wat op welke plek de behoefte is en hoe je dit zou kunnen organiseren (lokaal met ondernemers of regiobreed), is een onderzoeksvraag.



Figuur 3 Aanbod van publieke mobiliteit (deels door provincie Noord-Holland)

Hoe?

Om de uitgangspunten die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn te kunnen bereiken zijn diverse afspraken, voorbereidingen en acties nodig. Het is belangrijk om dit tijdig en goed te organiseren, omdat de provincie niet overal zelf regie op heeft. Provincie Noord-Holland heeft verschillende mogelijkheden, afhankelijk van haar verantwoordelijkheid en invloed. Een deel kan ze bereiken door het uitvragen via de ov-concessie, een deel kan ze zelf (laten) bouwen of ze kan contracten sluiten met deelmobiliteitaanbieders. Andere aspecten waar de provincie niet zelf voor aan de lat staat, vergen afspraken met gemeenten en het Rijk of NS voor verbeteringen op het spoor. De mogelijkheden voor de provincie bestaan dus uit aanbesteden, investeren, subsidiëren en samenwerken.

2. Doelstellingen en evaluatiecriteria

De doelen van de Visie Publieke Mobiliteit volgen uit het Perspectief Mobiliteit. In het Perspectief Mobiliteit zijn beleidsdoelen en afwegingscriteria opgenomen die de basis vormen voor keuzes en maatregelen vanuit de Visie Publieke Mobiliteit. Voor het ov-deel van publieke mobiliteit wordt dit de komende maanden uitgewerkt in bijvoorbeeld de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de nieuwe ov-concessie Noord West Noord-Holland. Na ingang van de concessie evalueren we jaarlijks het vervoerplan en hebben we opgenomen dat we zo nodig de concessie herijken, als de ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.

3. Financiering, communicatie en (burger)participatie

In de Visie Publieke Mobiliteit zelf worden geen keuzes gemaakt over maatregelen of investeringen. Er zijn dan ook geen financiële consequenties. Voor de daadwerkelijke uitvoering en realisatie van de ambities zijn de middelen nog niet georganiseerd. Hiervoor dient eerst (met medeoverheden en andere partners) verkend te worden welke maatregelen nodig en gewenst zijn voor de in de Visie Publieke Mobiliteit benoemde hoofdopgaven. Besluitvorming hierover (inclusief over de benodigde budgetten) vindt plaats in de aanbestedingsprocedure van het regionaal ov en diverse uitvoeringsagenda's.

Begin 2024 is een concept van de Visie Publieke Mobiliteit gedeeld met stakeholders en medeoverheden via stakeholderssessies en bestuurlijke Provinciaal Verkeer en Vervoerberaden (PVVB's). Reacties van deze partijen zijn verwerkt in de definitieve versie van de visie Publieke Mobiliteit (zie bijlage overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit). Dit betreft voornamelijk verduidelijkingen. Een deel van de reacties betreft wensen voor keuzes en maatregelen en zullen bij de uitwerking van de Visie Publieke Mobiliteit meegenomen en afgewogen worden.

4. Proces en procedure

In de Commissie Ruimte van 15 januari 2024 is het concept Visie Publieke Mobiliteit besproken. De hier besproken aandachtspunten zijn meegenomen en vervolgens verwerkt. In de huidige versie is:

- een duidelijker ordening toegepast en duidelijker omschrijving van de onderdelen van publieke mobiliteit. Hierdoor is ook minder sprake van herhaling van teksten;
- meer aandacht besteed aan de toegankelijkheid en vindbaarheid van het openbaar vervoer;
- meer aandacht besteed aan de ambitie voor deelmobiliteit, mede door het als apart onderdeel te positioneren, incl. de keuzevrijheid om waar mogelijk van verschillende vervoerwijzen gebruik te kunnen maken, inclusief (elektrische) deelauto's;
- duidelijker aangegeven dat er gedurende de looptijd van de ov-concessies er regelmatig herijkt en bijgestuurd kan worden;
- de term doelgroepen aangepast naar reisrelaties, geordend naar reismotieven. Er wordt geen onderscheid gemaakt in doelgroepen, want publieke mobiliteit is er voor iedereen.

In de bijlage 2 Overzicht reacties concept Visie Publieke Mobiliteit vindt u een overzicht van de aanpassingen die sinds de vorige keer zijn verwerkt in de Visie Publieke Mobiliteit.

Veel vragen en opmerkingen van stakeholders op het gedeelde concept gaan over de verdere uitwerking van de visie publieke mobiliteit. Dit zal plaatsvinden in de uitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen van de aanbesteding voor het openbaar vervoer. Hierover worden deze stakeholders geïnformeerd.

Na vaststelling in Provinciale Staten worden onze partners geïnformeerd en wordt de Visie Publieke Mobiliteit als ambitie en kader meegenomen bij gesprekken met medeoverheden, partners en in onze lobby. Tevens dient het als instrument kader bij de beleidsuitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen van de aanbesteding voor het openbaar vervoer.

5. 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. [XXXX]

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 16 april 2024;

Besluit(en):

1. De Visie Publieke Mobiliteit voor de provincie Noord-Holland vast te stellen.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

, voorzitter

, statengriffier



Visie Publieke Mobiliteit 2024-2034

Inzet op de regionale ketenreis voor iedereen

9 april 2024

Voorwoord



Noord-Holland is een unieke provincie. Van het vooral stedelijke zuiden tot het bosrijke Gooi, en tot de landelijke kop van Noord-Holland. Maar waar iemand ook woont, alle inwoners van jong tot oud moeten wat ons betreft van a naar b kunnen komen met goed en betaalbaar openbaar vervoer. In deze 'Visie Publieke Mobiliteit voor Noord-Holland' schetsen we een duidelijk beeld van de ambities van de provincie op het gebied van openbaar vervoer in verschillende verschijningsvormen. We kijken daarbij naar de totale reis van onze inwoners, van deur tot deur. Wat heeft men nodig om bij familie op bezoek te gaan, op hun werk te komen of bij hun onderwijsinstelling? Al die verschijningsvormen bij elkaar noemen we 'Publieke mobiliteit'.

Publieke mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken. Te denken valt aan treinen, bussen en buurtbussen, maar ook aan deelfietsen en deelauto's. Publieke mobiliteit biedt reizigers een aantrekkelijk en verantwoord alternatief om zich te verplaatsen. De provincie investeert hierin en in knooppunten die het overstappen op verschillende vormen van vervoer makkelijk maken. Zo blijven we een betrouwbaar ov-systeem aanbieden, want goed en betaalbaar openbaar vervoer is essentieel om Noord-Holland ook in de toekomst bereikbaar te houden.

We realiseren ons dat de wereld steeds sneller verandert en dat het reisgedrag van mensen mee verandert. We willen daarom inzetten op flexibele publieke mobiliteit. Dit betekent dat soms meer openbaar vervoer nodig is, soms aantrekkelijker openbaar vervoer en soms ander, meer passend openbaar vervoer. Passend bij de vervoervraag op dat moment, op die plek. Naast openbaar vervoer groeit de behoefte van reizigers om van deelmobiliteit gebruik te maken, omdat ze niet voor de hele reis de beschikking hebben over bijvoorbeeld een eigen auto of fiets. De provincie wil dit graag faciliteren, maar wel op een verantwoorde manier. Dat betekent dat publieke mobiliteit schoon moet zijn en betaalbaar. Betaalbaar voor de reizigers en betaalbaar voor de maatschappij.

Publieke mobiliteit houdt niet op bij de grenzen van onze provincie. Daarom zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met andere overheden zoals het Rijk, de Vervoerregio Amsterdam, naburige provincies en gemeenten. Ook over hoe de ideeën uit de visie er in de praktijk uit komen te zien, gaan we met partners in gesprek. Dit doen we bijvoorbeeld bij de aanbesteding van de concessies in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen. Samen werken we verder aan de realisatie van dit toekomstbeeld.

Jeroen Olthof

Gedeputeerde Mobiliteit en Bereikbaarheid
Leefbaarheid, Gezondheid en Milieu
(regionale) Luchtvaart, OV-knooppunten
Voorzieningen, Cultuur & Sport
Sponsoring en Evenementen

Inhoud

2 | Voorwoord

4 | Samenvatting

7 | 1. Waarom een Visie Publieke Mobiliteit?
8 1.1 Waarom een Visie Publieke Mobiliteit
8 1.2 Opgaven voor mobiliteit
10 1.3 Provincie Noord-Holland als vervoerautoriteit
10 1.4 Wat is de visie publieke mobiliteit?

12 | 2. Wat is Publieke Mobiliteit in Noord-Holland?
13 2.1 Ambitie
17 2.2 Wat wil de reiziger?
19 2.3 Uitgangspunten
22 2.4 Verandering van het aanbod

25 | 3. Hoe wordt dit realiteit?
26 3.1 Hoe organiseren we publieke mobiliteit?

30 | 4. Succesfactoren
31 4.1 Wat is nodig om het systeem te laten werken?

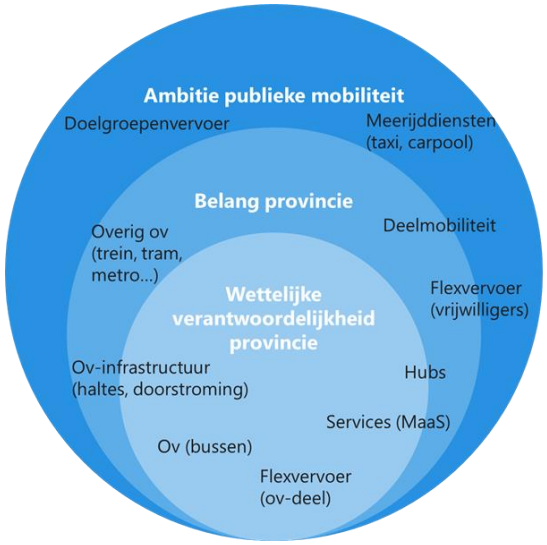


Samenvatting

Waarom?

In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' geeft de provincie aan dat openbaar vervoer belangrijk is voor inwoners in het landelijk én stedelijk gebied. De provincie zet in op beter en betaalbaar openbaar vervoer (ov), onder andere in de kleine kernen. Daarom wil de provincie investeren in nieuwe vormen van deelmobiliteit, openbaar vervoer en hubs om het overstappen op verschillende vormen van mobiliteit te faciliteren.

Tot 2040 komen er in Noord-Holland 250.000 woningen bij, grotendeels nabij ov-knooppunten. De provincie wil de bijbehorende groei aan mobiliteit faciliteren met duurzame mobiliteit om bereikbaarheid te borgen en bij te dragen aan klimaatdoelen, energietransitie en verkeersveiligheidsambitie.



Figuur 1 Verhouding ambitie, belang en verantwoordelijkheid

Na de coronapandemie zijn reispatronen veranderd. We zien bijvoorbeeld minder ov-gebruik door thuiswerken, meer fietsgebruik en een hoger autobezit. Bovendien hebben meer mensen minder te besteden. De provincie heeft daarom nadrukkelijk aandacht voor vervoersinclusiviteit. Hiermee bedoelen we dat we iedereen in de gelegenheid willen stellen om van publieke mobiliteit gebruik te kunnen maken.

Deze visie gaat over publieke mobiliteit; dat is alle vervoer waarvoor reizigers niet een eigen vervoermiddel, zoals auto of fiets, kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat publieke mobiliteit overal in de provincie goed georganiseerd is. Daarbij is de provincie wettelijk verantwoordelijk voor het regionaal openbaar vervoer per bus, in een groot deel van de provincie. Voor de bruikbaarheid van het openbaar vervoer is het echter van belang dat de gehele (keten)reis van deur tot deur goed werkt, dus ook de trein, voor- en natransport, deelmobiliteit en regionaal ov van de Vervoerregio en omliggende provincies.

Wat?

De ambitie van provincie Noord-Holland is dan ook om met publieke mobiliteit een aantrekkelijke deur-tot-deur reisoptie te bieden voor vervoerstromen van en naar belangrijke bestemmingen. De provincie richt zich daarom met name (maar niet uitsluitend) op de reismogelijkheden op deze belangrijke reisrelaties:

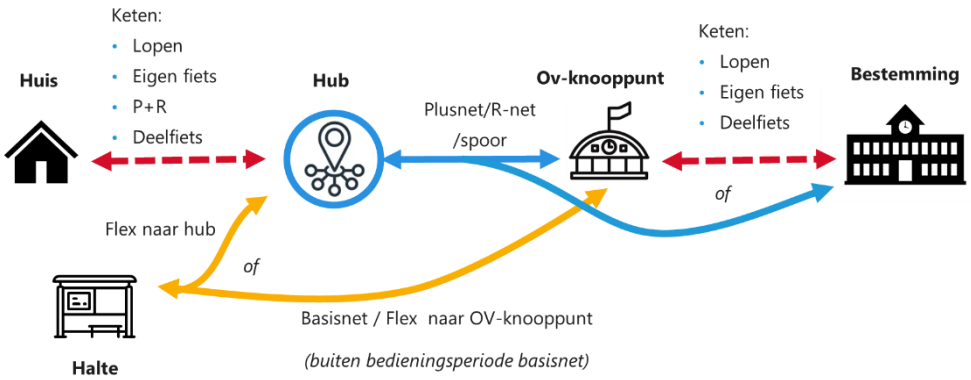
- Aantrekkelijke deur-tot-deur reismogelijkheid voor woonwerkers en bezoekers van centra van steden (als alternatief voor de auto);
- Betrouwbaar en op tijd naar een onderwijslocatie;
- Basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen als aantrekkelijk reisalternatief;

- Ov-bereikbaarheid van nieuwe grootschalige ontwikkelingen (woningbouw en kantoren);
- Grote stromen reizigers naar een evenement of recreatieve bestemming (b.v. het strand in het zomerseizoen) om overlast door grote aantallen (incidenteel) autoverkeer te voorkomen en om natuur en recreatief beter bereikbaar te maken.

Van deze reisrelaties maken reizigers van alle leeftijden gebruik. Ook reizigers met een mentale of fysieke beperking willen op deze relaties reizen, net als reizigers met een smalle beurs.

Om deze doelgroepen goed te faciliteren kiest de provincie voor een samenhangend systeem voor publieke mobiliteit bestaande uit verschillende onderdelen:

Een ruggengraat van hoogwaardig ov: Een aantrekkelijk, snel, frequent netwerk van hoogwaardige ov-verbindingen en goed voor- en natransport (ketenreis) van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. Dit bestaat uit **spoor, BRT, R-net en een nieuw te introduceren Plusnet**.



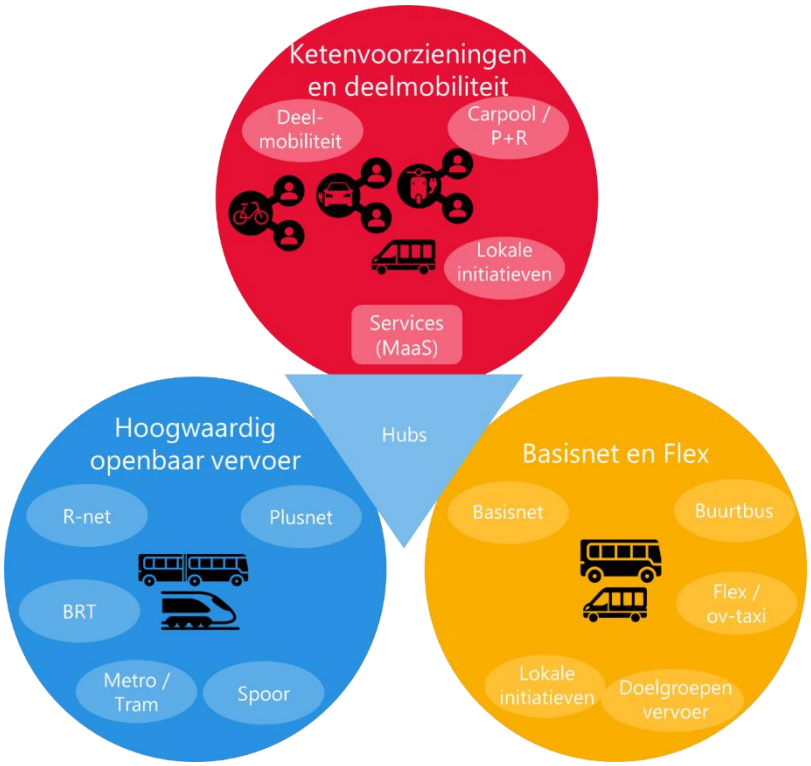
Figuur 2 Systeem van publieke mobiliteit

Dit kenmerkt zich door grote vervoersstromen, grote halteafstanden en een frequentie van minimaal twee keer per uur en in de spits zelfs vier of acht keer per uur voor respectievelijk landelijk en stedelijk gebied.

Hubs: Enkele haltes in het Plusnet worden vormgegeven als hubs. Deze vormen een toegangspoort tot of overstap naar het Plusnet, met parkeervoorzieningen voor fiets en auto en een aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport.

Een vraaggericht aanbod van Basisnet en Flexvervoer: Naast en aanvullend op het hoogwaardig ov is Basisnet of Flexvervoer beschikbaar. Dit vervoer is meer vraagvolgend en kent verschillende vormen, afhankelijk van de vervoersvraag en lokale mogelijkheden om dit in te vullen. Mogelijkheden zijn het Basisnet of een buurtbus, met vaste haltes en een frequentie van minimaal één keer per uur. Ook Flexvervoer, OV-taxi of lokale initiatieven behoren tot de mogelijkheden, met flexibele routes en vertrektijden afhankelijk van de vraag.

Deelmobiliteit: Reizigers die niet de beschikking hebben over een eigen auto, scooter, bakfiets of (elektrische) fiets, worden door middel van deelmobiliteit in de gelegenheid gesteld om toch hun gewenste reis met het gewenste vervoermiddel te maken, zowel naar een hub, station of ov-knooppunt (b.v. OV-fiets), als ook direct naar de bestemming. De provincie vindt het belangrijk dat daar waar de markt dit niet organiseert (b.v. in landelijk gebied) dit toch, passend bij de vraag, wordt georganiseerd. Dit zal echter niet kostendekkend zijn. Wat op welke plek de behoefte is en hoe je dit zou kunnen organiseren (lokaal met ondernemers of regiobreed), is een onderzoeksvraag.



Figuur 3 Aanbod van publieke mobiliteit

Hoe?

Om de uitgangspunten die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn te kunnen bereiken zijn diverse afspraken, voorbereidingen en acties nodig. Het is belangrijk om dit tijdig en goed te organiseren, omdat de provincie niet overal zelf regie op heeft. Provincie Noord-Holland heeft verschillende mogelijkheden, afhankelijk van haar verantwoordelijkheid en invloed. Een deel kan ze bereiken door het uitvragen via de ov-concessie, een deel kan ze zelf (laten) bouwen of ze kan contracten sluiten met deelmobiliteitaanbieders. Andere aspecten waar de provincie niet zelf voor aan de lat staat, vergen afspraken met gemeenten en het Rijk of NS voor verbeteringen op het spoor. De mogelijkheden voor de provincie bestaan dus uit aanbesteden, investeren, subsidiëren en samenwerken.

1. Waarom een visie Publieke Mobiliteit?



1.1. Waarom een Visie Publieke Mobiliteit

In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit![1] geeft de provincie aan dat openbaar vervoer belangrijk is voor inwoners in het landelijk én stedelijk gebied. De provincie zet in op beter en betaalbaar openbaar vervoer (ov), onder andere in de kleine kernen. Daarom wil de provincie investeren in nieuwe vormen van openbaar vervoer en hubs om het overstappen op verschillende vormen van mobiliteit te faciliteren. Deze visie laat zien waarom een nieuwe visie nodig is, wat deze ambities concreet inhouden en geeft aan hoe de provincie deze ambities wil realiseren. De visie gaat over de periode 2024-2034 en vormt het kader voor de in het coalitieakkoord aangekondigde aanbesteding voor de ov-concessies Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond, investeringen in het ov en het realiseren van ambities op het gebied van de ketenreis en deelmobiliteit. Wat publieke mobiliteit is, dat beschrijven we in Paragraaf 1.4. De uitwerking van de visie zal onder andere plaatsvinden in de Nota van Uitgangspunten en vervolgens het Programma van Eisen voor de aanbesteding van de ov-concessie(s).

1.2. Opgaven voor mobiliteit

Kijkend naar de toekomst spelen in de provincie Noord-Holland diverse opgaven die van invloed zijn op het reisgedrag van de inwoners, zoals plannen voor ruimtelijke ontwikkelingen en de mobiliteitstransitie. Ook wanneer we terugkijken zien we een aantal belangrijke ontwikkelingen, zoals de veranderende reispatronen na de coronapandemie. Dit maakt dat de opgaven voor het openbaar vervoer (ov) groot zijn:

1. Ten eerste zal door de **grote woningbouwopgave** ook een stevige groei van de mobiliteit plaatsvinden. In Noord-Holland komen er tot 2040 250.000 woningen bij, grotendeels nabij ov-knooppunten. De provincie zet in op het faciliteren van deze groei met duurzame vervoerwijzen (lopen, fiets en ov) via de drie pijlers Verminder, Verander en Verbeter van het Perspectief Mobiliteit[2], en sluit zo aan bij het STOMP-principe (eerst stappen, dan trappen, dan ov en MaaS en dan de privéauto). De pijler 'Verminder' betekent dat de provincie inzet op woningbouwontwikkeling bij ov-knooppunten aan spoorcorridors. De pijler 'verander' betekent dat ov een grotere rol zal krijgen in de mobiliteitsopgave. Dat geldt in het bijzonder voor het daily urban system van de Metropoolregio Amsterdam, oftewel de dagelijkse vervoerstromen van en naar Amsterdam en Schiphol, maar ook bij de gebiedsontwikkeling in steden als Alkmaar, Hoorn, Haarlem en Hilversum. Hierbij sluiten we aan bij de ambities van het Multimodaal Toekomstbeeld MRA[3] waarin Rijk, provincie Noord-Holland, Vervoerregio en gemeente Amsterdam kiezen hoe de mobiliteitsopgave in de MRA opgepakt moet worden.
2. De provincie zet vol in op reductie van CO_2-uitstoot om bij te dragen aan het halen van de **klimaatdoelen**. Ook deze inzet leidt tot een grotere rol van het ov dat uiterlijk in 2030 volledig CO_2-neutraal is, zoals afgesproken in het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus[4].



Figuur 4 De pijlers Verminder, Verander en Verbeter uit het Perspectief Mobiliteit

3. Het ov heeft ook een belangrijke functie voor het bieden van bereikbaarheid voor mensen die ervan afhankelijk zijn. Niet iedereen heeft de beschikking over een auto en/of fiets of is in staat om daar gebruik van te maken. Het ov biedt dan de nodige bereikbaarheid, maar moet dan wel voldoende **toegankelijk** zijn, zoals afgesproken in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer[5]. We zien dat voorzieningen in de kleinere kernen in de niet-stedelijke gebieden verdwijnen. Bewoners daar zullen soms verder naar voorzieningen zoals een winkel, huisarts of bibliotheek moeten reizen. Een deel van die bewoners doet dat met eigen auto of fiets. Anderen maken gebruik van ov of andere vormen van publieke mobiliteit. Tevens zien we dat meer mensen weinig te besteden hebben en dus zorgvuldig moeten omgaan met hun budget voor mobiliteit. Te hoge tarieven maken het ov voor deze doelgroep ontoegankelijk.
4. Bij **evenementen** kan het ov ingezet worden om grote stromen reizigers te vervoeren, zoals naar de Formule 1 in Zandvoort. Ook is het een mogelijkheid ov in te zetten om grote stromen reizigers in de zomer naar het strand te brengen, zoals we zien in Zandvoort (trein), Scheveningen (tram) en Hoek van Holland (metro).
5. We constateren ook dat reizigers hun **reisgedrag** sinds de coronapandemie hebben **aangepast**. Ze werken meer thuis en gaan steeds meer juist op dinsdag en donderdag naar kantoor, waardoor het dan drukker wordt op de weg en in het ov. Ze reizen dus minder voor hun werk, maar juist meer voor sociaal-recreatieve doeleinden. De vrijdag lijkt daardoor een weekenddag te worden en de woensdag lijkt de nieuwe vrijdag te zijn. We zien meer fietsgebruik en een hoger autobezit. Ook hebben zaken als personeelsgebrek, een afgeschaalde dienstregeling en problemen met onderhoud en schoonmaak tijdens en na de coronapandemie reizen met het ov minder aantrekkelijk gemaakt. Dit heeft bijgedragen aan de afgenomen reizigersaantallen.
6. Het reguliere busvervoer in het landelijke gebied voorziet in steeds mindere mate in de **veranderende behoefte aan vervoer**. De provincie heeft geprobeerd door middel van een gelijkmatige verdeling van het busvervoer over de provincie iedere reiziger zoveel mogelijk een gelijk voorzieningenniveau aan te bieden, passend bij de vervoervraag. Dit heeft echter geresulteerd in een fijnmazig, laagfrequent netwerk dat niet altijd aansluit bij de werkelijke vervoersvraag. Het is niet efficiënt om mensen die verspreid wonen te bedienen met een reguliere bus in een lage frequentie, waarbij ook nog vaak de situatie zich voordoet dat er bussen met geen of zeer weinig reizigers rondrijden.
7. Tegelijkertijd zien we dat het **ov financieel onder druk** staat. De kosten van het ov stijgen door hogere personeelskosten, hogere energieprijzen en duurdere voertuigen. Deze hogere kosten worden door de provincie aan de vervoerders gecompenseerd conform landelijke afspraken. Met het bestaande budget kan dus minder ov worden aangeboden. Tegelijk is sprake van gedaalde reizigersaantallen sinds 2019 door effecten van de corona-maatregelen, afgeschaalde dienstregelingen en door personeelsgebrek, waardoor de reizigersopbrengsten zijn gedaald. Hierdoor én door de keuzes die gemaakt moeten worden ten aanzien van de ambitie van deze visie staat het financiële systeem voor de bekostiging van het ov onder druk.

Kortom, het reisgedrag van reizigers verandert en het ov dient mee te veranderen om een aantrekkelijk product te zijn voor bestaande en nieuwe bewoners van de provincie. Meer reizigers verleiden om van het bestaande ov gebruik te maken helpt om kosten en opbrengsten meer in verhouding te laten zijn. Deze visie schetst de ambitie van de provincie voor publieke mobiliteit. De realisatie daarvan vergt uitwerking en keuzes voor wat betreft invulling van die ambitie.

1.3. Provincie Noord-Holland als vervoerautoriteit

De provincie is verantwoordelijk voor regionale verkeer- en vervoertaken in de provincie Noord-Holland. Daarnaast is de provincie opdrachtgever voor het openbaar vervoer in Noord-Holland, met uitzondering van Amsterdam en omgeving. Dat gebied is de verantwoordelijkheid van de Vervoerregio Amsterdam. Per deelgebied verleent de provincie Noord-Holland aan een vervoerbedrijf een concessie; een exclusief recht om het openbaar vervoer te verzorgen. In Noord-Holland zijn er drie busconcessies: Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek.

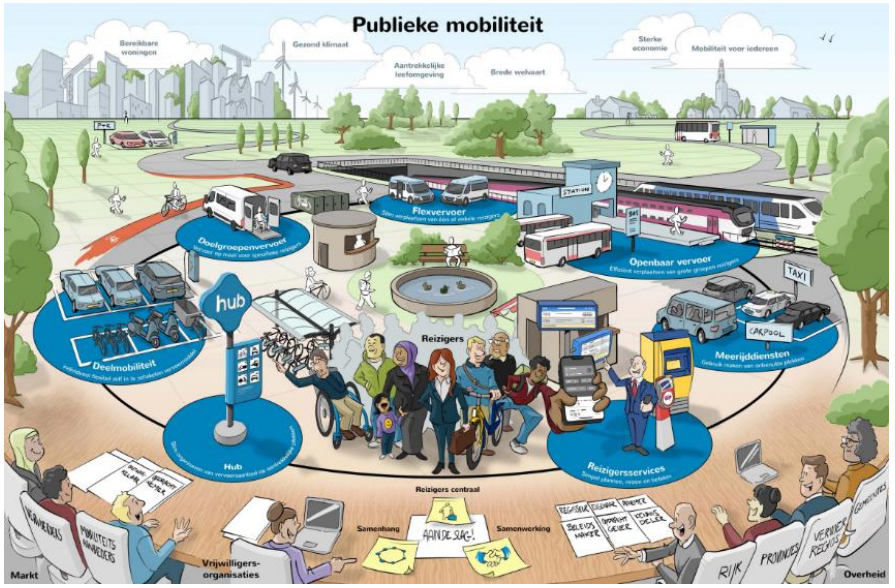
Periodiek worden deze concessies volgens de Wet Personenvervoer in concurrentie aanbesteed. Naast de verantwoordelijkheid om ov aan te besteden, voelt de provincie zich ook verantwoordelijk voor een goede bereikbaarheid en duurzame mobiliteit in de provincie. Deze verantwoordelijkheid is gedeeld met het Rijk (verantwoordelijk voor het spoor), de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten als wegbeheerder en zorgdrager voor hun inwoners. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het doelgroepenvervoer (o.a. WMO-vervoer).

Deelmobiliteit en taxivervoer zijn wettelijk gezien open markten en vallen niet onder ov. Ze zijn wel onderdeel van publieke mobiliteit. Daar waar de markt niet uit zichzelf deelmobiliteit aanbiedt, kunnen overheden met de markt in gesprek over hoe deelmobiliteit te organiseren. Wat de provincie precies waar wil, hoe dit te organiseren en wat daarvoor nodig is, moet nog onderzocht worden.

Veerponten vormen vooral een belangrijke schakel in het regionale fiets- en wandelnetwerk en zijn als zodanig geen onderdeel van publieke mobiliteit. De provincie spant zich hiervoor in via haar rol als (vaar)wegbeheerder en regisseur op het regionale fietsnetwerk. In deze Visie Publieke Mobiliteit wordt dit niet verder expliciet uitgewerkt.

1.4. Wat is de visie publieke mobiliteit?

Het samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA) hanteert een brede definitie voor publieke mobiliteit, zoals gevisualiseerd in Figuur 5. Dit zijn 'collectieve' vervoermiddelen en/of diensten die op kostenefficiënte en reizigersvriendelijke wijze in de mobiliteitsbehoefte van de reiziger voorzien. Dit systeem omvat naast openbaar vervoer ook flexibel vervoer, doelgroepenvervoer, deelmobiliteit, hubs, reizigersservices als het kunnen plannen van de reis en meerijddiensten zoals carpoolen en taxi.



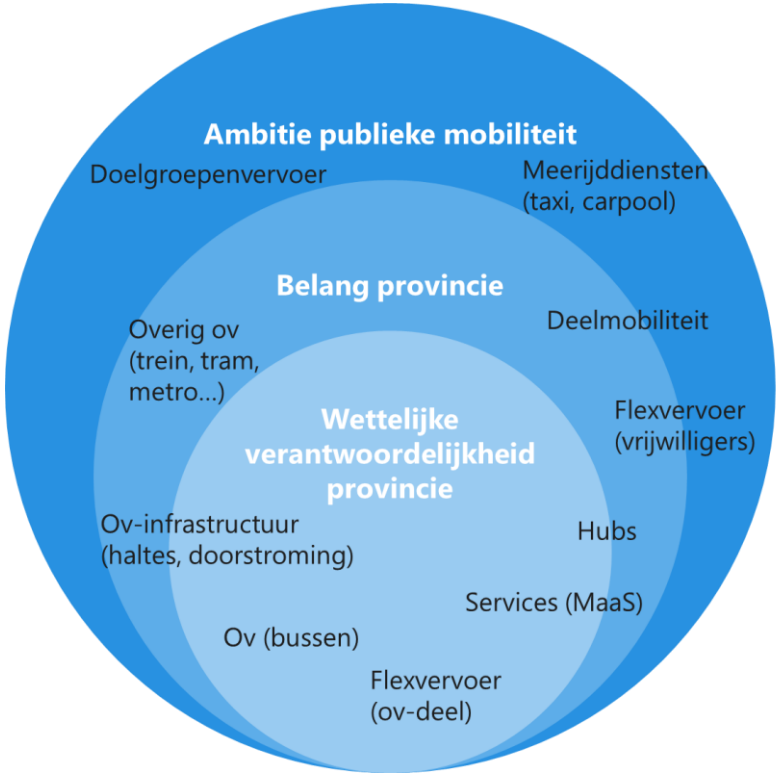
Figuur 5 Praatplaat Publieke Mobiliteit.
Bron: Visuele Verbinders voor DOVA – IPO – CROW

Deze Visie Publieke Mobiliteit beschrijft de ambitie van provincie Noord-Holland voor het volledige systeem van publieke mobiliteit. Dat is een aantrekkelijk alternatief voor alle verplaatsingen waarvoor reizigers niet een eigen auto of fiets kunnen of willen gebruiken. De ambitie van de provincie is dat overal in de provincie publieke mobiliteit goed georganiseerd is. Daarvoor is belangrijk dat de gehele ketenreis van deur tot deur goed werkt.

De provincie heeft voor een deel van de onderwerpen waar ze zelf niet voor aan de lat staat wel een belang, zoals spoor, deelmobiliteit en lokale infrastructuur. Veel van deze mobiliteitsvormen vragen daarom samenwerking met bijvoorbeeld gemeenten, het Rijk en NS. In Hoofdstuk 3 wordt dit toegelicht. In Figuur 6 zijn de verhoudingen tussen de ambitie, het belang en de verantwoordelijkheid van de provincie weergegeven. Het is mogelijk dat de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie in de toekomst verandert.

De visie geldt alleen voor het gebied van de ov-concessies Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. De visie is niet van toepassing op het gebied dat de verantwoordelijkheid is van de Vervoerregio Amsterdam. De provincie wil wel zoveel mogelijk met de Vervoerregio Amsterdam samenwerken om in alle delen van de provincie een vergelijkbaar kwaliteitsniveau voor publieke mobiliteit te organiseren, waarbij uiteraard verschillen zitten tussen stedelijk en landelijk gebied.

Deze Visie Publieke Mobiliteit vervangt de Visie OV 2012-2020. Deze ov-visie beschrijft alleen het openbaar vervoer deel van de reis van de klant (van halte tot halte). Inmiddels bevindt het ov zich in een andere situatie en ligt de focus meer op de reis van deur tot deur. Delen van de ov-visie zijn nog steeds van toepassing, maar de visie voldoet niet meer voor de huidige opgaven.



Figuur 6 Verhouding ambitie, belang en verantwoordelijkheid

2. Wat is publieke mobiliteit in Noord-Holland?



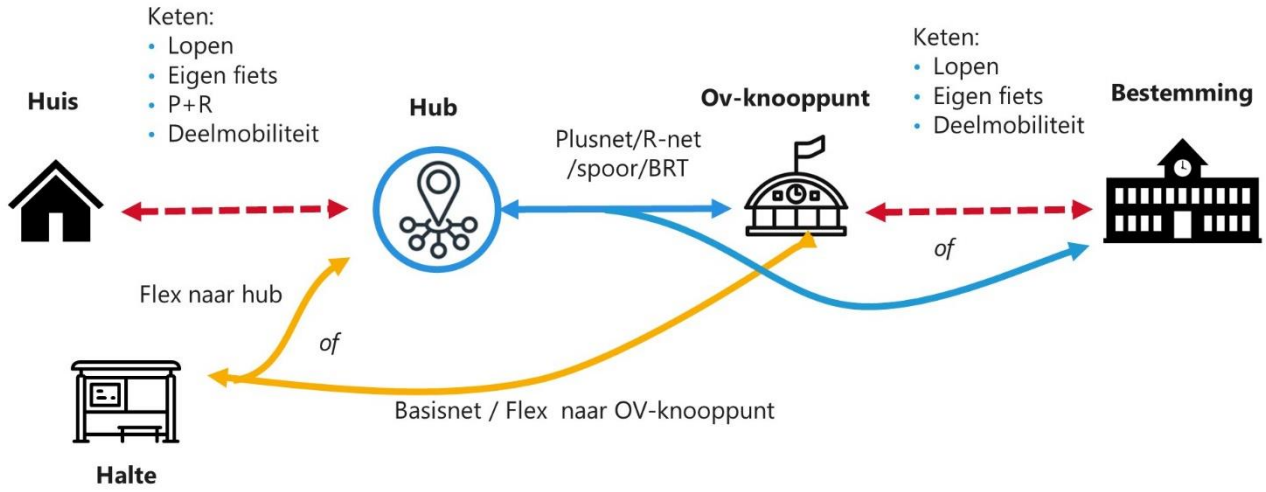
2.1. Ambitie

De ambitie van provincie Noord-Holland is om met publieke mobiliteit aantrekkelijke deur-tot-deur reisopties te bieden voor vervoerstromen van en naar bestemmingen waar niet altijd voldoende ruimte is voor de auto of waar de auto niet gewenst is of voor reizigers die niet van de auto of fiets gebruik kunnen of willen maken.

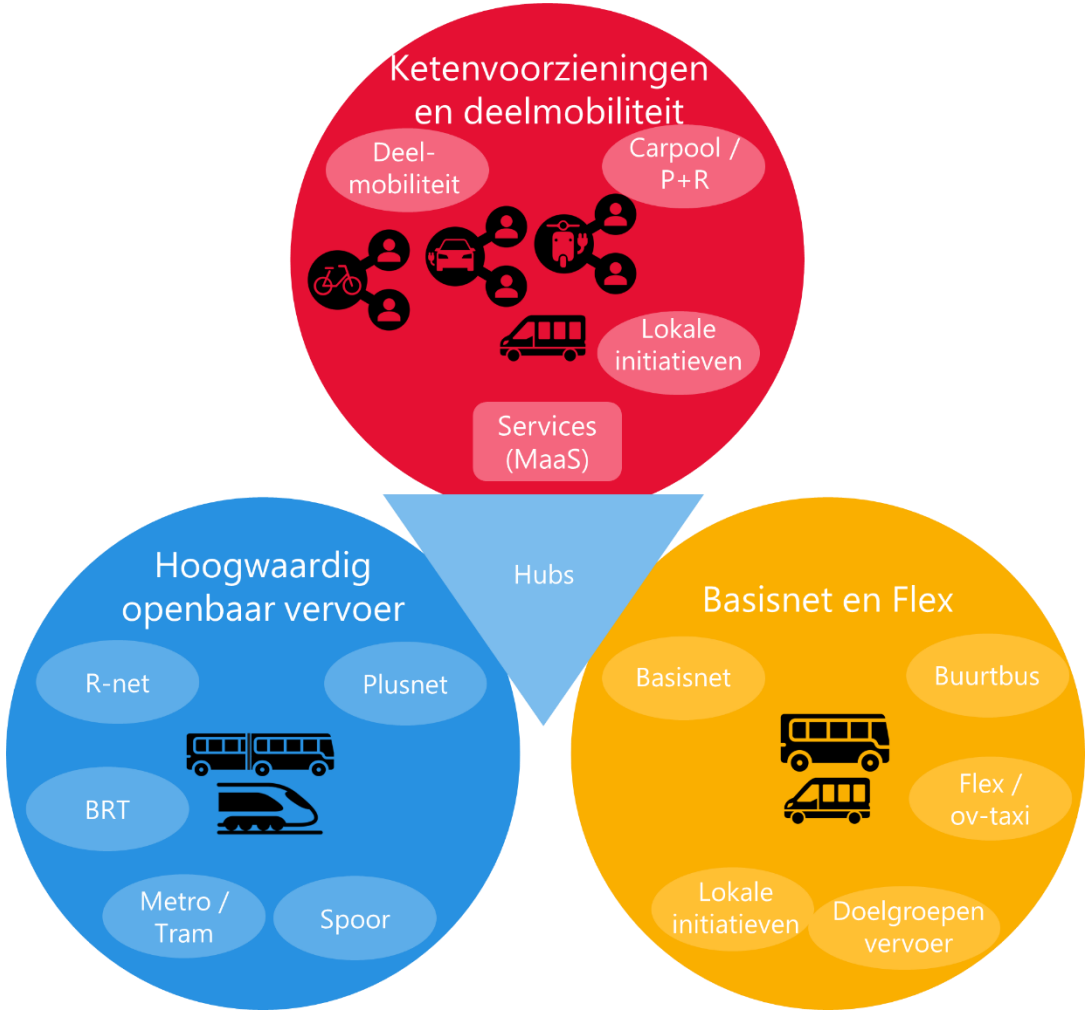
De provincie richt zich daarom met name (maar niet uitsluitend) op de reismogelijkheden om per publieke mobiliteit naar de volgende bestemmingen te kunnen reizen:

- Aantrekkelijke deur-tot-deur reismogelijkheid voor woonwerkers en bezoekers van centra van steden (als alternatief voor de auto);
- Betrouwbaar en op tijd naar een onderwijslocatie;
- Basisbereikbaarheid van regionale voorzieningen als aantrekkelijk reisalternatief;
- Ov-bereikbaarheid van nieuwe grootschalige ontwikkelingen (woningbouw en kantoren);
- Grote stromen reizigers naar een evenement of recreatieve bestemming (b.v. het strand in het zomerseizoen) om overlast door grote aantallen (incidenteel) autoverkeer te voorkomen en om natuur en recreatief beter bereikbaar te maken.

Om het reizen naar deze bestemmingen goed te faciliteren kiest de provincie voor een samenhangend systeem voor publieke mobiliteit bestaande uit verschillende onderdelen. Figuur 7 toont de routes van huis naar een bestemming. In Figuur 8 is het aanbod gevisualiseerd.



Figuur 7 Systeem van publieke mobiliteit



Figuur 8 Aanbod van publieke mobiliteit



Een ruggengraat van hoogwaardig openbaar vervoer

Het eerste onderdeel is een aantrekkelijk, snel, frequent netwerk van hoogwaardige ov-verbindingen van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. Dit systeem bestaat uit (bestaande) **spoor**verbindingen en hoogwaardige buslijnen. In het zuiden van de provincie (met MRA-gebied) rijden **R-net**-lijnen (b.v. lijn 385) met hoge frequenties, grote halteafstanden en soms vrije infrastructuur. Voor Noord-Holland Noord en delen van de regio Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek waar geen R-net-lijnen rijden, maar wel behoefte is aan hoogwaardig ov, introduceren we **Plusnet**. Plusnet rijdt dus op andere plekken dan R-net. Deze rijden niet met de zeer hoge frequentie van R-net, maar wel met een aantrekkelijke frequentie en uitstraling, een hoge gemiddelde snelheid door een goede doorstroming en grote halteafstanden, directe verbindingen met belangrijke knooppunten en bestemmingen. Dit netwerk biedt ruimte voor de grotere vervoerstromen vanuit het landelijk gebied naar en binnen de stedelijke gebieden.

Als er sprake is van zeer grote vervoerstromen dan is Bus Rapid Transit (BRT) kansrijk. BRT is een hoogwaardige buslijn met grote voertuigen, vrijliggende infrastructuur en een zeer hoge frequentie om een grote capaciteit te bieden (vergelijkbaar met de metro).

Omdat hoogwaardig ov ook de plaatsen met schoollocaties bedient, vervallen de aparte scholierenlijnen. Dit betekent soms wel dat de scholier verder moet reizen naar de hub van het Plusnet of vanaf de halte iets verder naar school moet lopen, omdat de bus niet altijd meer direct langs de school rijdt.

In de zomer is er behoefte aan goed ov naar recreatieve bestemmingen zoals het strand. Een optie is dat buiten de spits Plusnetlijnen naar het strand gaan rijden. Mogelijk kunnen hiervoor voertuigen en chauffeurs ingezet worden die dan niet nodig zijn op de reguliere Plusnetlijnen. Ook bij grote evenementen kan een Plusnetlijn worden ingezet of worden versterkt. Hierbij is vooral de capaciteit van belang voor een goede afwikkeling. De bedieningstijden van speciale Plusnetlijnen sluiten logisch aan bij het gebruik.

De recreatieve reiziger willen we ook uitnodigen om buiten de spits en in de weekenden het systeem te gebruiken, onder andere via de 'Buitenpoorten[6]. Dit zijn station en hubs met een bijzondere ligging vlakbij een landschap, natuur- of recreatiegebied en dienen als toegangspoort. We richten de ketenreis daar zo in, dat het aantrekkelijk is om met ov en deelfiets recreatieve bestemmingen en natuur te bezoeken. Ook stimuleren we dat festivals en activiteiten nabij ov-knooppunten worden georganiseerd, om reizen met publieke mobiliteit naar dit soort bestemmingen een logische keus te laten zijn, uiteraard mits de omgeving deze activiteiten toelaat.



Hubs

Onderdeel van het Plusnet en R-net zijn hoogwaardige **hubs**, zoals ook beschreven in de Hubstrategie van Noord-Holland. Met 'hubs' bedoelen we in deze Visie Publieke Mobiliteit de corridor- en streek- en een deel van de stadsrandhubs zoals beschreven in de Hubstrategie. Dit zijn de toegangspunten van het Plusnet (en soms Rnet), oftewel de speciale haltes en ov-knooppunten. Hier zijn alle voorzieningen om het voor- en natransport te koppelen aan het ov-systeem en te wachten op de bus. Er is een beschutte wachtvoorziening, reisinformatie, een aanbod aan deelfietsen en -scooters en voldoende parkeer- en laadvoorzieningen voor (elektrische) fietsen en auto's beschikbaar om de ketenreis te faciliteren. Hubs hebben goede wachtvoorzieningen en services zoals toiletten en de mogelijkheid om wat te drinken te halen. De exacte voorzieningen per hub kunnen verschillen, afhankelijk van de aantallen in- en uitstappers en de mogelijkheid om lokale ondernemers te betrekken bij de exploitatie. Carpoolen is een mooie manier voor reizigers om te besparen op autokosten en mogelijke parkeerproblemen op de bestemming te voorkomen. Een hub kan een logische en veilige plek zijn om de auto te parkeren en mee te rijden. Het is uiteraard ook mogelijk om lopend of met de fiets naar de hub te gaan en met iemand mee te rijden. We faciliteren parkeerplaatsen bij de hubs om dit mogelijk te maken.

Gebruik van een taxi kan een aantrekkelijke reismogelijkheid zijn. Het aanbieden van taxivervoer is aan de markt. Mogelijk kunnen op hubs taxistandplaatsen worden gerealiseerd indien hier vanuit de markt behoefte aan is.

Om natuur en recreatiegebieden ook met publieke mobiliteit toegankelijk te maken, zet de provincie in op de buitenpoorten. Op deze stations en hubs is deelmobiliteit beschikbaar en starten wandel- en fietsroutes.



Basis en Flex vervoer

Naast en aanvullend op het hoogwaardig ov is Basisnet of Flexvervoer beschikbaar. Dit is een tweede systeem van ov, maar dan meer vraagvolgend. Dit vervoer op maat kent verschillende vormen, afhankelijk van de vervoersvraag en lokale mogelijkheden om dit in te vullen:

a) **Basisnet** wordt ingevuld met buslijndiensten en is lijngebonden (vaste route met haltes). Het Basisnet is bedoeld voor vervoerstromen die te klein zijn voor de frequente verbindingen van het Plus- of R-net, maar waar de inzet van een bus effectiever is dan Flexvervoer. Een Basisnetlijn is vergelijkbaar met een bestaande stads- of streeklijn en heeft meer haltes dan een Plus- of R-netlijn die vaak ook juist iets dichter bij huis (op loopafstand) liggen.
b) Een alternatief is de inzet van **buurtbussen**. Deze zijn een passende invulling van Basisnet als de vervoerstromen in de kleinere buurtbussen passen én als er vrijwilligers zijn die deze buurtbuslijnen willen rijden.



Figuur 9 Indicatieve uitwerking Plus, Basis en Flex in de provincie. Deze netwerken zijn flexibel in de tijd en veranderen mee met de verandering van de vervoersvraag.

c) Voor zeer kleine stromen van één of enkele personen is **Flex**vervoer voorzien. Het Flexvervoer brengt reizigers van een halte (in sommige varianten zelfs vanaf huis) naar een hub of ov-knooppunt en andersom. Directe reizen van huis naar bestemming zijn dus niet mogelijk met Flexvervoer, tenzij die bestemming bij een hub of halte ligt. Voor directe reizen kunnen reizigers een reguliere taxi of eigen vervoer gebruiken. Flexvervoer en deelmobiliteit bestaan op sommige plekken naast elkaar. De reiziger kan dan gebruiken waar diens voorkeur naar uitgaat.
Een reis met Flexvervoer dient van tevoren gereserveerd te worden en er geldt een speciaal tarief. Flex is soms ook beschikbaar als het Basisnet niet meer rijdt.
Flexvervoer is gekoppeld aan een specifieke hub of een ov-knooppunt.
Voorbeelden van Flexvervoer zijn de Texelhopper, FlexOveral, HubTaxi en Stop-en-go. Ook de OV-taxi van en naar stations is hier een voorbeeld van.

d) Ook specifieke **lokale initiatieven** kunnen maatwerkvervoer bieden. In Noord-Holland zijn diverse initiatieven, vaak uitgevoerd door vrijwilligers. Door deze vindbaar te maken en een betaalsysteem te organiseren, kunnen deze initiatieven ook maatwerkvervoer bieden. Deze lokale initiatieven bieden vervoer in een klein gebied, van en naar een specifieke bestemming en/of op een specifieke reisrelatie.

Doelgroepenvervoer

Doelgroepenvervoer is nodig voor kwetsbare doelgroepen die niet met regulier ov kunnen reizen. Dit is belangrijk om de mobiliteit van deze doelgroepen te waarborgen. Het is de verantwoordelijkheid van gemeenten om dit te organiseren. De voertuigen die voor doelgroepenvervoer worden ingezet, zijn mogelijk ook voor Flexdiensten inzetbaar (op andere momenten). Dit vergt afstemming met gemeenten en vervoerders om dit waar kan mogelijk te maken.



Deelmobiliteit

Naast het ov is **deelmobiliteit** een belangrijk onderdeel van publieke mobiliteit. Reizigers die niet de beschikking hebben over een eigen auto, scooter, bakfiets of (elektrische) fiets, worden door middel van deelmobiliteit in de gelegenheid gesteld om toch hun gewenste reis met het gewenste vervoermiddel te maken. Soms is deze reismogelijkheid aantrekkelijker of kosteneffectiever dan ov. NS organiseert dit bij veel stations met de (soms elektrische) OV-fiets. In grote steden komt meestal vanuit de markt een aanbod beschikbaar. In landelijk gebied is de vraag gering en zal de markt dit voorlopig niet uit zich zelf faciliteren. De provincie vindt het belangrijk dat ook in landelijk gebied deelmobiliteit, passend bij de vraag, wordt georganiseerd. Dit zal echter niet kostendekkend zijn. Wat op welke plek de behoefte is en hoe je dit zou kunnen organiseren (lokaal met ondernemers of regiobreed), is een onderzoeksvraag. In de regio Gooi en Vechtstreek loopt een onderzoek om dit in beeld te brengen.
Deelmobiliteit is ook onderdeel van de ketenreis en voor een deel van de reizigers een alternatief voor Flexvervoer. Het bestaat naast het Flexvervoer. Het organiseren hiervan zal in samenwerking met gemeenten worden opgepakt.

In Paragraaf 2.3 zijn de uitgangspunten voor elk systeem verder uitgewerkt.

2.2. Wat wil de reiziger?

Om uitgangspunten voor de onderdelen van publieke mobiliteit te kunnen opstellen, is het eerst nodig om te weten voor wie je dit wilt organiseren. Reizigers hebben verschillende wensen en behoeften als het gaat om betaalbaarheid, toegankelijkheid, frequentie, bedieningsperiode, reistijden, informatie en nabijheid afhankelijk van het motief van hun reis, oftewel waar ze naartoe reizen. De Visie Publieke Mobiliteit richt zich op verschillende reismotieven van reizigers en hun behoeften. Deze doelgroepen met specifieke reismotieven omvatten reizigers van alle leeftijden en reizigers met en zonder fysieke of verstandelijke beperking.

Reizen van en naar werklocaties

Forenzen en zakelijke reizigers reizen van, naar en tussen werklocaties. Het betreft met name de werknemers met een baan in de grotere werkgelegenheidsconcentraties waar veel reizigers tegelijk naar toe willen. Het openbaar vervoer kan en moet daar een grote rol spelen omdat vaak de capaciteit en ruimte mist om veel autoverkeer te faciliteren en het ov-systeem deze capaciteit vaak wel biedt. Deze bestemmingen concentreren zich rondom de grote steden en er wordt voornamelijk in de spits gereisd, maar ook de ploegendiensten op bijvoorbeeld Schiphol vallen hieronder.

Voor meer extensieve bedrijventerreinen is openbaar vervoer minder geschikt omdat het om dunnere vervoerstromen gaat en de autobereikbaarheid meestal geen probleem is. In Noord-Holland Noord is met de auto naar het werk gaan meestal geen probleem. Ov is vooral belangrijk voor forenzen naar de regio Amsterdam. Rijk, provincie en gemeenten willen op die relaties reizigers vanuit de auto in het ov stimuleren door ze op stedelijk ov te laten overstappen voordat ze de snelwegringen van Amsterdam belasten.

De woon-werkreiziger hecht aan een korte en betrouwbare reistijd. Dat is omdat werktijden vast liggen, hij of zij op tijd op een afspraak wil zijn en er naast het werk diezelfde dag nog meer activiteiten zijn.

- Deze reiziger heeft liever dat de bus of trein frequent rijdt, minder vaak stopt en een korte reistijd heeft. Om keuzereizigers te overtuigen is een hoge frequentie, betrouwbaarheid en kwaliteit nodig. Anders kiest de woon-werker voor de auto.
- Woon-werkreizigers zijn over het algemeen bereid verder te reizen (lopen of fietsen) naar een station, halte of hub om direct op een snelle lijn te stappen. Vanaf daar reizen ze bij voorkeur rechtstreeks naar een ov-knooppunt of belangrijke bestemming. Overstappen wordt vervelend gevonden, want dat is een risico en is een lastige onderbreking als je in het ov wilt werken.
- Het merendeel van deze groep reist in de spits, ook al zetten we via werkgeversaanpak in op spreiden over de dag en over de week. Soms wordt er langer doorgewerkt, dan is het belangrijk dat de bedieningsperiode toereikend is om nog thuis te komen. Specifiek voor bestemmingen als Schiphol is een ruimere bedieningsperiode nodig om zoveel mogelijk ploegendiensten te kunnen faciliteren.
- Betaalbaarheid is voor reizigers met mobiliteitsvergoeding vanuit de werkgever minder een beperkende factor. Voor werknemers zonder vergoeding is een lage prijs, compensatie of een kortingskaart of abonnement nodig.
- Een deel van deze groep reizigers legt iedere dag dezelfde route af, en wil vooral informatie ontvangen als hier iets in wijzigt of als er verstoringen zijn. Een ander deel van de reizen varieert per dag en tijdstip, b.v. een zakelijke verplaatsingen naar een klant. Deze reizigers willen makkelijk en betrouwbaar hun reis kunnen plannen. Deze informatie moet zowel ter plaatse en in het voertuig beschikbaar zijn als via een app of website om de reis vooraf te kunnen checken.

Reizen van en naar schoollocaties

Vooral scholieren en studenten reizen naar schoollocaties, maar ook onderwijspersoneel. Zij zijn strikt gebonden aan les- en collegetijden, die vaak minstens een kwartaal lang hetzelfde zijn. Uitgangspunt is dat op korte en middellange afstanden (tot ongeveer 7,5 kilometer) de meeste scholieren en studenten prima met de (elektrische) fiets naar school kunnen reizen. Voor afstanden die te ver zijn om te fietsen, is deze doelgroep afhankelijk van het ov. Voor studenten en scholieren die van het ov afhankelijk zijn, is het belangrijk dat de reismogelijkheden aansluiten op les- en collegetijden.

- Ze reizen voornamelijk vlak voor de eerste les naar school, en vlak na de laatste les weer naar huis. Tussen de dagen kan verschil in deze tijdstippen zitten afhankelijk van het les- of collegerooster, de weken zullen vaak een kwartaal lang hetzelfde zijn. Studenten en scholieren hebben een voorkeur voor een korte reistijd, maar omdat ze op tijd in hun les of college moeten zijn is vooral betrouwbaarheid van de dienstregeling van belang.
- Haltes zijn bij voorkeur dichtbij (op loopafstand van) de onderwijslocatie. Vanuit huis verder reizen naar een station, halte of hub is voor de student of scholier vaak minder erg, als ze samen kunnen reizen. Ze hebben in vergelijking met werkenden minder problemen met overstappen.
- Betaalbaarheid is een belangrijke factor voor scholieren en studenten die afhankelijk zijn van het ov. Studenten en mbo'ers hebben een ov-studentenkaart om gratis mee te reizen. Voor scholieren is de trein op dit moment nog relatief duur (mede omdat ze in de spits reizen) waardoor veel scholieren eerder voor een bus kiezen. Voor hen is een gelijk tarief voor bus en trein, korting of een abonnement daarom van belang, ook voor de trein.

- Ze willen ook graag op tijd weten als er verstoringen zijn in hun reguliere reis (b.v. via een pushbericht), en makkelijk een andere reis kunnen plannen als er een keer een les uitvalt.

Reizen van en naar recreatieve bestemmingen

Dit betreft onder andere bezoek van de kust, recreatiebestemmingen, natuur, musea en evenementen. Deze reiziger is meer ontspannen en hoeft niet in de spits te reizen. Voor deze bestemmingen kan ov een belangrijke rol spelen zodra het gaat om substantiële aantallen reizigers die tegelijk naar een bepaalde plek willen.

- De recreatieve reiziger heeft vaak minder tijdsdruk. In het geval van een evenement is het wel belangrijk om op tijd te komen.
- Een deel van de reizen van deze doelgroep is seizoensgebonden, zoals reizigers naar het strand. Deze reizen worden vooral in de vakanties gemaakt en meestal buiten de spits. Een ander deel is incidenteel, bijvoorbeeld in het geval van de Formule 1, een festival of concert. Concerten zijn vaak laat afgelopen, de bedieningsperiode moet dan toelaten dat reizigers nog thuis komen.
- Keuzereizigers kunnen overtuigd worden om van ov gebruik te maken, doordat ze dichtbij hun bestemming kunnen komen. De bestemming moet maximaal enkele minuten lopen zijn vanwege eventuele bagage. Bij voorkeur is de bestemming in zicht.
- De recreatieve reiziger heeft een voorkeur voor minder overstappen, omdat dit lastig is met tassen en bagage en om alle gezinsleden bij elkaar te houden.
- De recreatieve reis is vaak incidenteel. Dit vergroot het belang van goed vindbare, gemakkelijke, actuele reisinformatie. In het geval van een afwijkende dienst voor bijvoorbeeld een evenement wil deze reiziger graag geïnformeerd worden over de mogelijkheden.

Reizen van en naar winkels en voorzieningen

De vierde categorie bestemmingen waar deze visie zich op richt is het bezoek van winkels en voorzieningen. Dit zijn bijvoorbeeld de reizen naar een winkelgebied of ziekenhuis. Voor dagelijkse boodschappen wordt het ov nauwelijks gebruikt.

Om naar winkels, voorzieningen of tussen kernen te reizen is er minder tijdsdruk. Voor een afspraak in het ziekenhuis is betrouwbaarheid van de reis wel van belang.

- Haltes, hubs en stations bevinden zich bij voorkeur dichtbij de bestemming, zoals het centrum, het ziekenhuis of een andere voorziening. Overstappen is onhandig voor reizigers die boodschappen meenemen.
- De bedieningsperiode is in ieder geval rondom de openingstijden van de winkels en voorzieningen.
- Voor mensen voor wie het ov de enige reismogelijkheid is, is betaalbaarheid van belang.
- Voertuigen, haltes, hubs en stations moeten goed toegankelijk zijn voor iedereen. Sommige reizen, zoals bezoek aan een winkel of familie, zullen frequent worden gemaakt. Andere reizen, zoals een bezoek aan het ziekenhuis, zullen meer incidenteel zijn. Goede reisinformatie, die makkelijk toegankelijk en betrouwbaar is, is daarom van belang.

2.3. Uitgangspunten

De wensen en voorkeuren van reizigers met de verschillende reismotieven zijn gecombineerd tot keuzes voor de opbouw van het systeem van publieke mobiliteit. Sommige voorkeuren spreken elkaar tegen, zoals korte loopafstanden naar de halte tegenover korte reistijden. Deels is dit opgevangen in het onderscheid naar hoogwaardig ov en Basisnet en Flex, waar in het hoogwaardig ov de nadruk op snelheid en frequentie ligt, en het Basisnet korte halteafstanden voor een halte dichterbij hanteert. Daarnaast stopt het Plus- en R-net op belangrijke bestemmingen waar korte loopafstanden relevant zijn, zoals een ziekenhuis. Naast de reizigerswensen zijn ook aspecten als kosteneffectief ov en mogelijkheden van de markt meegewogen.

Om te functioneren zoals in de ambitie is beschreven en aan te sluiten bij de wensen van de gebruikers, stellen we voor de ambitie de volgende uitgangspunten, uniform of gedifferentieerd naar de onderdelen van publieke mobiliteit. Achteraan dit hoofdstuk, in Figuur 12, zijn deze uitgangspunten in een schema gevat.

Tarieven en mogelijkheden tot betalen en reserveren

De ambitie van de provincie is dat er binnen de ketenreis (ov en voor- en natransport) zo min mogelijk drempels zijn om er gebruik van de maken. De provincie streeft naar gelijke tarieven voor enerzijds bus en trein zodat het niet uitmaakt of je met de bus of de trein reist, maar ook tussen bussen van verschillende concessies, bijvoorbeeld buslijnen die vanuit Haarlem naar Schiphol of Amsterdam rijden.

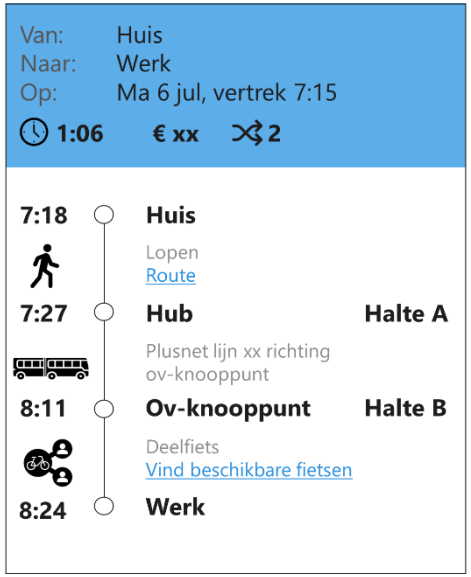
Voor het volledige systeem van publieke mobiliteit geldt dat reizigers overal moeten kunnen betalen met een ov-pas en/of een betaalpas.

Voor Plusnet, R-net (inclusief BRT), Basisnet en buurtbussen geldt het regionale ov-tarief. Voor Flex en lokale initiatieven gelden speciale tarieven en zijn niet de standaard ov tarieven en abonnementen van toepassing. Het is geen ov. Het tarief van het Flexvervoer is betaalbaar voor de reiziger voor wie dit de enige mogelijkheid is, maar mag onaantrekkelijk zijn voor reizigers die een andere optie hebben. Vrij-reizen abonnementen (zoals studentenreisproduct) zijn niet geldig.

Aangezien Flexvervoer vraagafhankelijk is, moet de reiziger een rit kunnen reserveren via een app, internet en/of telefonisch. Specifieke wensen over toegankelijkheid kunnen dan ook aangegeven worden. Misbruik van het systeem dient voorkomen te worden (wel reserveren, maar niet gebruiken). Dit kan geborgd worden door vooraf te betalen. Voor reizigers kan vraagafhankelijk vervoer aantrekkelijker zijn dan een Basisnetlijn die 1 keer per uur rijdt, omdat Flexvervoer gereserveerd kan worden op een tijdstip dat beter aansluit bij de behoefte. De reis kan mogelijk ook sneller zijn omdat niet een hele route gereden hoeft te worden. Het moeten aanvragen van een reis kan soms ook een belemmering zijn.

Reisinformatie

Reisinformatie over alle onderdelen van publieke mobiliteit, ook deelvervoer en lokale initiatieven, uniform vindbaar zijn, via een website en MaaS-apps die alle reisinformatie op één plek aanbieden. Dit is niet alleen voor reguliere ov-lijnen van belang, maar juist ook voor Flex-systemen. Hier maken reizigers minder vaak gebruik van en zijn informatie over vertrek- en aankomsttijden, bedienings-perioden, mogelijke alternatieven, beschikbare deelmobiliteit, tarieven en mogelijkheden voor reserveren essentieel. Ook ter plekke, op haltes, hubs, stations of in voertuigen, is reisinformatie beschikbaar.



Figuur 10 Illustratief voorbeeld van reisapp

Sommige reizigers, zoals ouderen, zijn minder digitaal vaardig of plannen hun reis liever middels menselijk contact. Deze mogelijkheid moet daarom beschikbaar zijn, bijvoorbeeld door loketten op knooppunten of de mogelijkheid om te kunnen bellen voor reisinformatie. Reisinformatie is daarnaast voor iedereen beschikbaar in eenvoudige taal.

Voor het hoogwaardig ov, Basisnet en buurtbussen is actuele informatie over vertragingen of wijzigingen beschikbaar, zowel op de halte als in het voertuig. In het geval van een strandlijn of evenement gaat het om een extra of tijdelijke dienst. Het is belangrijk om de reiziger te informeren over deze mogelijkheid, bijvoorbeeld middels reclame of via het evenement. Voor Flexvervoer dat gereserveerd moet worden, krijgt de reiziger persoonlijk een melding als er sprake is van vertraging.

Bedieningstijden

Er is altijd een vorm van vervoer met publieke mobiliteit beschikbaar tussen 6:00 en 01:00. Buiten de bedieningstijden van het Plusnet, R-net, Basisnet of buurtbussen is dan Flexvervoer beschikbaar.

Het hoogwaardig ov (Plusnet en R-net) rijdt elke dag van minstens 6:00 uur tot minstens 21:00 uur. Daarna blijft het hoogwaardig ov met een lagere frequentie rijden tot in ieder geval 23:00 uur. Specifiek voor Schiphol is een ruimere bedieningsperiode nodig om zoveel mogelijk ploegendiensten te kunnen faciliteren. Net als nu worden hiervoor speciale nachtbuslijnen ingezet.

De bedieningsperiode van het Basisnet en buurtbussen moet aansluiten op het hoogwaardig ov en de aanvangstijden van scholen. Dit is dus per locatie en per richting verschillend. Per dag van de week of tijdstip op de dag kan de inzet van Basis en Flex verschillen, afhankelijk van de vervoersvraag.

Nachtvervoer is maatwerk. Dit kan via de ov-concessie georganiseerd worden, maar ook, afhankelijk van wat het beste past bij de vraag, via een apart contract. Voor nachtvervoer zijn ook vaak aparte veiligheidsafspraken gewenst.

Toegankelijkheid

In de praktijk is elke reiziger anders, met eigen wensen en behoeften. Om publieke mobiliteit voor alle reizigers in de provincie een prettige manier van reizen te laten zijn, geldt dat er eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid. Al het ov (trein, bus en haltes) is volledig toegankelijk conform het landelijk Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. Deze eisen gelden voor de fysieke toegankelijkheid, zowel in het voertuig als op het station, de halte of de hub. Dat gaat bijvoorbeeld over rolstoeltoegankelijkheid of geleiding voor reizigers met een visuele beperking, maar ook over aanwezigheid van toiletten en toegankelijkheid van reisinformatie. Hierbij vormen de landelijke voorschriften van het kennisplatform CROW het uitgangspunt. Voor buurtbussen gelden de fysiek toegankelijkheidseisen niet, omdat de bestuurders vrijwilligers zijn en niet zijn opgeleid om reizigers met een rolstoel te kunnen begeleiden.

Naast de toegankelijkheid op haltes,hubs en in de voertuigen, is voor de reis van deur tot deur ook de first- en last mile van belang. Niet iedereen is even goed ter been of kan zelfstandig naar een (soms verder weg gelegen) halte of hub reizen, of van een halte naar de eindbestemming. Het Flexvervoer kan deze mensen naar hun bestemming brengen of thuis ophalen. Een bijkomend voordeel is dat Flexvervoer kleinschaliger is, en daarmee meer ruimte biedt voor persoonlijke aandacht.

Om publieke mobiliteit toegankelijker en gemakkelijker te maken wordt daarnaast ingezet op ov-coaches, zoals de VRA al inzet, en fietscoaches. Zij kunnen mensen helpen om reizen met het ov en/of de fiets te oefenen, om zo makkelijker zelfstandig te kunnen reizen. Naast dat dit mensen met een fysieke of verstandelijke beperking kan helpen, kan dit ook nuttig zijn voor mensen die vanwege bijvoorbeeld een andere culturele achtergrond niet gewend zijn om te fietsen of van het ov gebruik te maken.

Frequenties

Om keuzereizigers te overtuigen met hoogwaardig ov te reizen is een hoge frequentie en kwaliteit nodig. Dat betekent een frequentie voor hoogwaardige ov-lijnen (bus én trein) van minimaal 2 keer per uur gedurende de hele dag en bij voorkeur wordt tijdens de spits deze frequentie verhoogd tot 4 keer per uur in de spitsrichting. Dit zijn minimumfrequenties die gelden voor stedelijk én landelijk gebied. In stedelijk gebied is de frequentie minimaal 6 keer per uur (in beide richtingen). Dit is het huidige R-net in de MRA. Bij BRT zijn veel hogere frequenties van toepassing, om voldoende capaciteit te kunnen bieden.

De vervoervraag is ook leidend voor de frequentie van het Basisnet en buurtbussen. De minimumfrequentie is eenmaal per uur in een regelmatig patroon, afhankelijk van de vraag kan dit verhoogd worden.

Snelheid versus halteafstand

Plusnet- en R-netbuslijnen zijn vergelijkbaar met Sprinters en hebben daarom vergelijkbare halteafstanden, minimaal 2 kilometer (in binnensteden mogelijk iets korter). Voor kleinere kernen betekent dit maximaal 1 halte per kern, te weten een hub. In grote steden kunnen er meer haltes zijn, nabij belangrijke bestemmingen, zoals scholen, ziekenhuizen, centra en kantorenlocaties. Dit kan de keuzereiziger overtuigen van het hoogwaardig ov gebruik te maken. Hoewel grotere halteafstanden betekenen dat reizigers soms verder moeten reizen naar het Plus- of R-net, is beleving belangrijk: de reiziger wil het gevoel hebben lekker door te rijden en niet te vaak te stoppen. Plusnet en R-net krijgen daarom ook prioriteit bij verkeerslichten. Voor een Basisnetlijn en een buurtbuslijn geldt juist dat voor veel reizigers er een halte binnen 400-600 m te vinden is.

Sociale veiligheid

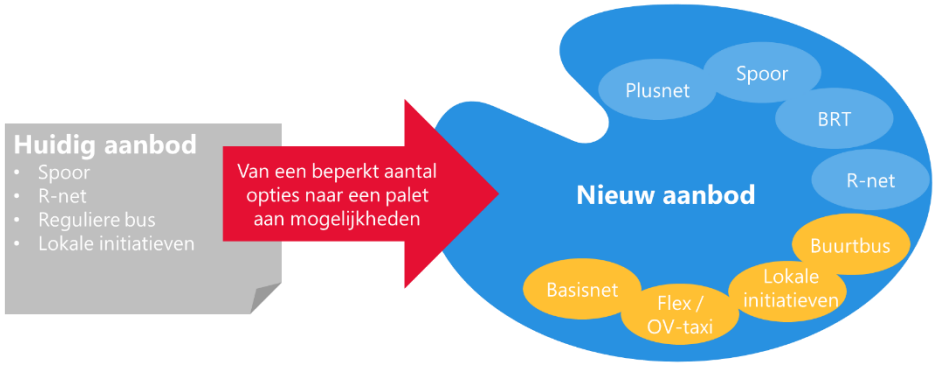
De provincie streeft een goede sociale veiligheid voor reizen met publieke mobiliteit na. Voor het ov-deel worden hier met de vervoerders afspraken over gemaakt in de concessies. De vervoerders registeren incidenten en stellen jaarlijks een actieplan op om de situatie te verbeteren. Sociale veiligheid op haltes en in de omgeving is de verantwoordelijkheid van de gemeente (openbare ruimte). Via de landelijke, jaarlijkse ov-klantenbarometer beoordelen reizigers ook de sociale veiligheid in het voertuig en op de halte in de vorm van een rapportcijfer. Voor de ov-concessies van de provincie betreft dit momenteel een goede beoordeling. Op hoofdlijnen wordt de sociale veiligheid in landelijke gebieden beter gewaardeerd dan in stedelijke gebieden. De provincie zet in op behoud van de gunstige beoordeling van de reizigers (gelijke beoordeling of beter). Voor maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid zoeken we tevens de samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam, mede vanwege de vele concessiegebied overschrijdende lijnen.

2.4. Verandering van het aanbod

Het nieuwe systeem van publieke mobiliteit zorgt voor een ander aanbod dan in de huidige situatie. Van een systeem met alleen de opties trein en bus, op sommige plekken aangevuld met lokale initiatieven, gaan we naar een breder palet aan mogelijkheden, zoals is gevisualiseerd in Figuur 11. Dit maakt dat het mobiliteitsaanbod beter aan kan sluiten op de vraag. Dit betekent ook dat een Basisnetlijn die niet genoeg reizigers heeft om als reguliere buslijn geëxploiteerd te worden, kan worden vervangen door Flexvervoer waardoor er een reismogelijkheid beschikbaar blijft.

Flexibiliteit in inzet

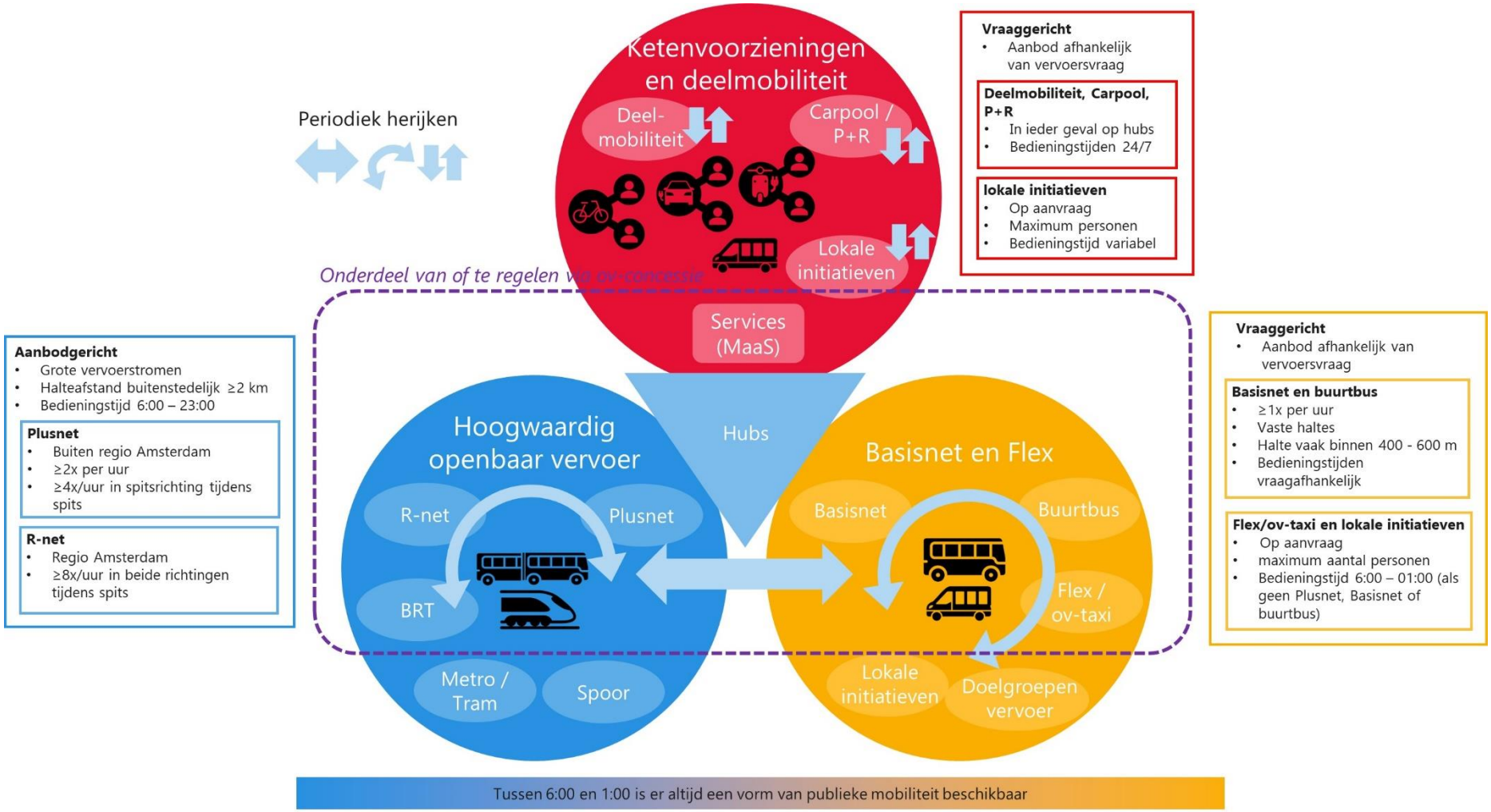
De reisbehoefte van mensen verandert in de loop der tijd. Ook zijn er allerlei ruimtelijke ontwikkelingen (het bouwen, verplaatsen of verdwijnen van woningen, bedrijven en voorzieningen) die leiden tot een andere mobiliteitsbehoefte. Daarom is het belangrijk om regelmatig het aanbod aan publieke mobiliteit aan te passen op de vervoervraag, zoals middels de pijlen ook is gevisualiseerd in Figuur 12.



Figuur 11 Verandering aanbod publieke mobiliteit

Zo kan een goed gebruikte Basisnetlijn doorgroeien naar een Plusnetlijn (en omgekeerd), kan een buurtbuslijn ontstaan uit een lokaal initiatief en kan de inzet van een Basisnetlijn nodig blijken als er veel reizigers op een reisrelatie van Flexvervoer gebruik blijken te maken (en omgekeerd). De provincie als opdrachtgever en vervoerders en aanbieders van publieke mobiliteit voeren jaarlijks het gesprek over het beter afstemmen van het vervoeraanbod op de vraag. Daarnaast worden elke drie jaar de ov-concessies herijkt. Deze herijking wordt ook afgestemd met gemeenten, het ROCOV en Provinciale Staten.

De voorkeur van de provincie gaat uit naar zoveel mogelijk hoogwaardig ov (trein, Plusnet of R-net) daar waar de vervoersstromen voldoende groot zijn. Bij kleinere stromen dan bij voorkeur bediening met reguliere lijndiensten zoals Basisnet of buurtbus. De keuze tussen een Plusnetlijn, Basisnetlijn, Flexvervoer, buurtbussen, vrijwilligers Flex of andere initiatieven is afhankelijk van de vervoervraag en welk systeem het beste lokaal past. De reizigersvraag is hierbij uitgangspunt. Kleinschalig Flexvervoer is een mooie aanvulling voor als de vervoervraag te klein is.
Overigens zijn niet alle systemen (b.v. buurtbussen) overal beschikbaar. Ook zijn vrijwilligersinitiatieven en buurtbussen gebaat bij continuïteit en duidelijkheid om de inzet van vrijwilligers te kunnen garanderen.



Figuur 12 Aanbod van publieke mobiliteit (deel gerelateerd aan ov-concessie) door provincie Noord-Holland

3. Hoe wordt dit realiteit?



3.1. Hoe organiseren we publieke mobiliteit?

Om de uitgangspunten die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn te kunnen bereiken, zijn diverse afspraken, voorbereidingen en acties nodig. Het is belangrijk om dit tijdig en goed te organiseren, omdat de provincie niet overal zelf regie op heeft. Provincie Noord-Holland heeft verschillende mogelijkheden, afhankelijk van haar verantwoordelijkheid en invloed. Een deel kan ze bereiken door het uitvragen via de ov-concessie, een deel kan ze zelf (laten) bouwen. Andere aspecten waar de provincie niet zelf voor aan de lat staat, vergen afspraken met gemeenten, het Rijk of NS, of contracten met deelmobiliteitaanbieders. De mogelijkheden voor de provincie bestaan dus uit aanbesteden, realiseren en samenwerken. De provincie zal deze samenwerking actief en in een vroegtijdig stadium opzoeken.

In Tabel 1 (p. 29) is voor verschillende elementen uitgewerkt wie aan de lat staat voor een aspect, wanneer dit gereed moet zijn en hoe dit proces eruit ziet.

Plusnet, R-net en Basisnet

De provincie is verantwoordelijk voor het Plusnet, R-net en het Basisnet (samen het regionaal ov) in de concessiegebieden Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vecht. Dit organiseert ze door een ov-concessie aan te besteden. De uitwerking van de visie zal plaatsvinden door het opstellen van eerst een Nota van Uitgangspunten en vervolgens een Programma van eisen voor de aanbesteding van de ov-concessie(s). De nieuwe concessie(s) voor Noord-Holland Noord en Haarlem-IJmond gaan per juli 2028 van start. In Gooi en Vechtstreek start dit twee jaar later.

Spoor

De provincie heeft zelf geen regie over het spoor, maar heeft er wel belang bij dat de NS aantrekkelijke verbindingen en frequenties aanbiedt en dat de dienstregeling van de treinen van NS en de bussen uit het Plus- en Basisnet goed op elkaar aansluiten. Ook wil de provincie graag dat NS en regionale vervoerders hun tarieven integreren of afstemmen. Daarom gaat ze in gesprek met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en NS. Dit kan middels lobby, het opstellen van een gezamenlijke spooragenda of door als provincie financieel bij te dragen (vergoeding).

Hubs

Hubs zijn een belangrijk onderdeel van het Plusnet. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie voor hubs langs provinciale wegen en gemeenten voor hubs langs gemeentelijke wegen. Omdat deze locaties langere tijd gebruikt worden en niet direct vervoer van reizigers opleveren, belegt de provincie dit niet bij de vervoerder, maar realiseert ze zelf deze assets. Het is belangrijk dat deze hubs gereed zijn bij de start van de concessie. Voor het organiseren van diverse voorzieningen op hubs gaat de provincie met gemeenten, lokale ondernemers en aanbieders van voorzieningen in gesprek om per locatie te bekijken wat gewenst en mogelijk is. Hierbij wordt ook het exploitatie- en beheervraagstuk opgepakt.

Flexvervoer

Flexvervoer zal deels via de ov-concessie worden georganiseerd. Dit zal daarom via de aanbesteding van de ov-concessie uitgevraagd worden. Er kunnen ook Flexsystemen zijn die niet via de ov-concessie kunnen of mogen worden uitgevraagd. In dat geval zal de provincie aparte contracten gaan afsluiten. Mogelijke partners hierbij zijn de Vervoerregio en gemeenten.

Buurtbussen

Buurtbussen zijn lokale initiatieven met vrijwilligers, veel ondergebracht in een vereniging. Bestaande buurtbusinitiatieven worden actief ondersteund met het beschikbaar stellen van voertuigen en het opnemen van de dienstregeling in het landelijke reisinformatiesysteem. Dit wordt via de ov-concessie georganiseerd. Nieuwe initiatieven kunnen tot stand komen door het werven van vrijwilligers in samenwerking tussen provincie, gemeenten en de ov-vervoerder. Hierbij ligt de focus op het bestendigen van bestaande buurtbuslijnen.

Lokale initiatieven
Op veel plekken in Noord-Holland bestaan lokale initiatieven om bezoekers of bewoners voor een speciale reisrelatie of bestemming een reismogelijkheid te bieden. Daarbij ligt de focus op een doelgroep of specifieke bestemming. De provincie neemt het initiatief om samen met de gemeenten te verkennen of het kansrijk en gewenst is om deze lokale initiatieven beter vindbaar te maken door ze op te nemen in reisinformatie voor publieke mobiliteit via apps of internet.

Infrastructurele investeringen
Naast hubs zijn er nog andere infrastructurele investeringen nodig, in de vorm van haltes, vrijliggende infrastructuur en verkeerslichten. Het hangt ervan af wie de wegbeheerder is bij wie de verantwoordelijkheid ligt. Hiervoor maakt de provincie afspraken met gemeenten en geeft soms subsidie. In sommige gevallen realiseert de provincie zelf de benodigde assets. Dit geldt ook voor het toegankelijk maken van haltes.

Deelmobiliteit als onderdeel van de ketenreis
Voor deelmobiliteit als voor- en natransport van de hubs contracteert de provincie zelf een aanbieder voor plekken waar de markt uit zichzelf geen deelmobiliteit aanbiedt. Deze deelmobiliteit moet in ieder geval bij de start van de ov-concessie beschikbaar zijn op de hubs. De provincie heeft een rol in het ontwikkelen van hubs op plekken waar zij wegbeheerder is en het organiseren van uniforme vindbaarheid en boekbaarheid van het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast kan ze een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt, maar alleen in samenwerking met gemeenten. In de regio Gooi en Vechtstreek loopt een onderzoek om dit in beeld te brengen.

Informatievoorziening
Reisinformatie moet voor het volledige systeem van publieke mobiliteit goed toegankelijk zijn. Voor de trein, het hoogwaardig ov en het vervoer op maat moet dat in één app beschikbaar zijn vanaf het begin van de ov-concessie. De provincie stelt daarom eisen aan de ov-vervoerder en de aanbieder(s) van deelmobiliteit. De provincie zal dit ook bepleiten bij NS voor de NS reisplanner en bij de regionale vervoerders voor de app en website 9292. Voor lokale vrijwilligersinitiatieven faciliteert de provincie mogelijkheden om goed vindbaar te zijn, bijvoorbeeld door het bijhouden van een website. Het WMO-vervoer richt zich op een andere groep reizigers en kent een eigen informatievoorziening.

Betaalsysteem
Betalen voor publieke mobiliteit moet gemakkelijk en eenduidig zijn, met een ov-pas of een betaalpas. De provincie stelt daarom eisen aan de ov-vervoerder en de aanbieder(s) van deelmobiliteit en faciliteert aanhaking van vrijwilligersinitiatieven. Bij de start van de ov-concessie moet dit geregeld zijn. Bij een overstap naar een andere vervoerder is het daarnaast belangrijk dat dit voor eenzelfde tarief kan en zonder overstapkosten. De provincie gaat daarvoor in gesprek met andere vervoersautoriteiten.

Ov naar evenementen
Ov naar evenementen moet georganiseerd worden vanuit de organisator van het evenement die dat afspreekt met de vervoerder (en eventueel vergoedt).

Ov naar het strand
Ov naar het strand kan via de ov-concessie georganiseerd worden, mits door de betreffende gemeente en de provincie vooraf afspraken worden gemaakt over het inzetten van flankerend beleid (met name parkeerregulering, maar ook deelmobiliteit) en een goede doorstroming voor bussen. Andersom kan de inzet van ov een randvoorwaarde zijn om parkeerregulering toe te passen. Ook hier wordt waar logisch samengewerkt met de Vervoerregio.

Monitoring en evaluatie

Voor delen van publieke mobiliteit zoals deelmobiliteit en Flexvervoer zijn geen kant en klare producten beschikbaar die ingezet kunnen worden. Deze zullen worden ontwikkeld door pilots, testen en monitoren van ontwikkelingen in de markt. We zullen hiervoor enerzijds gaan samenwerken met andere overheden om van elkaar te leren en kennis te delen. Anderzijds zullen we pilots en initiatieven goed monitoren en evalueren. Hierdoor kunnen we borgen dat we producten ontwikkelen die aansluiten bij de vervoersbehoeften, maar die ook voldoende kosteneffectief zijn. De flexibiliteit in inzet en het steeds herijken van het aanbod zorgt dat de geleerde lessen gaandeweg kunnen worden toegepast.

Innovatie en slimme mobiliteit

Voor ov en voor deelmobiliteit vinden veel innovaties plaats in het kader van slimme mobiliteit. Zo is met Ov-Pay het veel makkelijker geworden om te betalen in het ov. Ook reisinformatie wordt steeds makkelijker toegankelijk en completer. Deelmobiliteit is nog in ontwikkeling. Daarbij gaat het zowel om technieken, processen als ook de behoefte en bekendheid van de potentiële reiziger. Daarom is het belangrijk om de komende 10 jaar de ontwikkelingen scherp te monitoren en waar mogelijk nieuwe mogelijkheden te omarmen en implementeren. Daarom willen we flexibiliteit inbouwen in afspraken en contracten. Onze visie is dat deelmobiliteit zodanig aantrekkelijk is dat veel mensen het gemakkelijk kunnen gebruiken en niet meer de behoefte hebben aan een eigen vervoermiddel als een auto. Daarmee neemt de parkeer- en stallingsvraag af. Voor de reiziger neemt juist de beschikbaarheid van vervoersmiddelen toe en daardoor de flexibiliteit voor het plannen van een reis.

Momenteel wordt op een aantal plaatsen geëxperimenteerd met zelfrijdend vervoer, zoals de ParkShuttle tussen metrostation Kralingse Zoom in Rotterdam en bedrijvenpark Rivium in Capelle aan den IJssel. Ook in Noord-Holland kunnen innovaties als zelfrijdende voertuigen wellicht op termijn onderdeel worden van publieke mobiliteit.

Tabel 1 Aanpak van de verschillende onderdelen van Publieke Mobiliteit

Onderdeel Publieke Mobiliteit	Wie?	Wanneer?	Hoe?
Plusnet, R-net en Basisnet	Provincie (afstemming met VRA)	Nieuwe ov-concessie per juli 2028	Aanbesteding ov-concessie met aantrekkelijke concessievoorwaarden
Spoor	Provincie (samen met VRA)	Per direct	In gesprek met Rijk en NS (Lobby), gezamenlijke spooragenda, optie: exploitatiebijdrage
Hubs	Provincie, gemeenten (samen met VRA) en Rijk	Gereed start ov-concessie	Realiseren hubs als eigen asset langs provinciale wegen. Eventueel subsidiëren hubs op gemeentelijk wegennet. Hubs op Rijksgrond afstemmen met Rijk. Voorzieningen op hubs lokaal organiseren.
Flexvervoer	Provincie	Nieuwe ov-concessie per juli 2028	Aanbesteding ov-concessie met aantrekkelijke concessievoorwaarden
Buurtbussen	Lokaal initiatief en provincie	Gereed start ov-concessie	De provincie ondersteunt de initiatieven door ze te ontsluiten via een website en voertuigen met apparatuur voor reisinformatie en betallen ter beschikking te stellen via de ov-concessie.
Lokale initiatieven	Lokaal initiatief en provincie	Gereed start ov-concessie	De provincie ondersteunt de initiatieven door ze te ontsluiten via een website.
Infra-investeringen • Haltes • Vrije infra • Verkeerslichten	Provincie of gemeenten (wegbeheerder), samen met VRA	Continu (haltes bij start jaarlijks vervoerplan)	Afspraken met gemeenten (soms subsidie), realiseren eigen assets
Deelmobiliteit ketenreis	Provincie (samen met VRA)	Gereed start ov-concessie (i.c.m. hubs)	Onderzoeken waar behoefte aan is. Aanbieder deelmobiliteit contracteren
Deelmobiliteit algemeen	Markt, provincie, VRA, gemeenten	Vanaf 2024	Markt voor deelmobiliteit ontwikkelt zich reeds in steden. Provincie start pilot deelmobiliteit Gooi en Vechtstreek vanaf 2024.
Informatievoorziening	Provincie (samen met VRA)	Bij start ov-concessie	Eisen stellen beschikbaarheid data aan ov-vervoerder, aanbieder(s) deelmobiliteit, faciliteren vrijwilligersinitiatieven ten behoeve van reisinformatie websites en apps
Betaalsystemen	Provincie (samen met VRA)	Bij start ov-concessie, contract deelmobiliteit of aanhaken andere initiatieven	Eisen met betrekking tot betaalsystemen stellen aan ov-vervoerder, aanbieder(s) deelmobiliteit, faciliteren vrijwilligersinitiatieven
Ov naar evenementen	Organisator evenement	Bij start ov-concessie	Afspraken maken met vervoerder en eventueel vergoeden door organisator.
Ov naar het strand	Provincie en gemeenten	Bij start ov-concessie	Opnemen in de ov-concessie, mits door de betreffende gemeenten flankerend beleid wordt ingezet (met name parkeerregulering). Afspraken tussen provincie, gemeente en vervoerder als inzet van ov een randvoorwaarde is om parkeerregulering toe te passen.
Toegankelijke haltes	Provincie en gemeenten (samen met VRA)	Komende jaren (stapsgewijs)	Voor het toegankelijk maken van alle hubs en haltes is veel geld nodig. Rijkssubsidie is slechts beperkt beschikbaar. De provincie zet in op het allereerst en stapsgewijs toegankelijk maken van hubs en haltes langs provinciale wegen en busbanen (waar ze als wegbeheerder verantwoordelijk voor is). Daarnaast wil de provincie subsidie beschikbaar stellen aan gemeenten om in urgente situaties haltes toegankelijk te kunnen maken. In samenwerking met andere provincies en vervoerregio's zet de provincie ook in op extra Rijkssubsidie voor toegankelijkheid.

4. Succesfactoren



4.1. Wat is nodig om het systeem te laten werken?

De ambitie voor het systeem van publieke mobiliteit is groot. Een goed systeem alleen is echter niet voldoende om meer reizigers te verleiden van publieke mobiliteit gebruik te maken. Dit vraagt ook om flankerend beleid om de reizigers te overtuigen dat publieke mobiliteit soms een beter alternatief is dan de auto. Groei van het gebruik van publieke mobiliteit is nodig om het systeem toekomstvast en betaalbaar te houden. Aandachtspunt hierbij is wel dat niet alle groei in de spitsen terecht komt, omdat dit eerder tot een onbetaalbaar systeem en kwaliteitsverlies leidt, gedurende de rest van de dag. Hieronder worden enkele knoppen toegelicht waar de provincie en haar samenwerkingspartners aan kunnen draaien om het systeem van publieke mobiliteit een succes te laten zijn.

a) In het coalitieakkoord zet de provincie in op het vooral ontwikkelen van woningbouw nabij ov-knooppunten en op binnenstedelijke locaties. Op deze plekken zijn voorzieningen zoals winkels, scholen en ook werk dichtbij, zodat hiervoor niet of beperkt gereisd hoeft te worden. De nabijheid bij een station, hub of ov-knooppunt maakt het makkelijker en logischer om van hoogwaardig ov gebruik te maken. Op deze plekken is het voor de markt ook interessanter om deelmobiliteit aan te bieden. De provincie stuurt op woningbouw bij ov-knooppunten in regionale afspraken over woningbouwontwikkeling.

b) Actief parkeerbeleid op plekken met schaarse openbare ruimte vergroot de noodzaak voor het gebruik van publieke mobiliteit. Dit heeft zowel effect aan de herkomst- als aan de bestemmingszijde. Iemand die bijvoorbeeld in landelijk gebied woont waar veel ruimte voor de auto is, kan werken in meer stedelijk gebied waar de parkeerplekken schaars zijn of een betaald parkeren regime geldt. Dit maakt gebruik van publieke mobiliteit om op het werk te komen aantrekkelijker of zelfs noodzakelijk. Het bieden van overstapmogelijkheden zoals (gratis) gebruik van P+R kan helpen dit gedrag nog verder stimuleren. De provincie stemt af met gemeenten welk actief parkeerbeleid mogelijk en zinvol is.

c) Er ontstaat een aantrekkelijk hoogwaardig ov-netwerk in de provincie indien spoor, Plusnet, Rnet en BRT als een samenhangend netwerk gaan functioneren met gelijke kwaliteitskenmerken, zoals aantrekkelijke reistijden, hoge frequenties, goede overstappen, integrale reisinformatie en bij voorkeur een geïntegreerd tariefsysteem. Daarom is een goede samenwerking tussen opdrachtgevers (provincie, Rijk en Vervoerregio) en vervoerders (NS, regionaal ov en aanbieders deelmobiliteit) nodig. De provincie zoekt nadrukkelijk de samenwerking met al deze partijen om producten af te stemmen en afspraken te maken, onder andere via regulier jaarlijks overleg tussen de provincie, de Vervoerregio, NS en alle regionale vervoerders en de landsdelige OV- en Spoortafel. Daarbij is het wellicht nodig om de ambities van de provincie af te stemmen met die van andere partijen.

d) Naast het gebruik van het aanbod van hoogwaardig ov, Basisnet en Flex ziet de provincie graag dat de kortere afstanden te voet en per fiets worden afgelegd conform het STOMP-principe (eerst stappen, dan trappen, dan ov en MaaS en dan de privéauto). Dit vergt een goed wandel- en fietsnetwerk, dat is aangesloten op belangrijke bestemmingen en hubs en haltes in het netwerk van publieke mobiliteit. Rnet en Plusnet buslijnen halteren uiteraard bij belangrijke bestemmingen halteren die langs de route liggen.

e) Een beter gebruik van het systeem publieke mobiliteit betekent ook dat het evenwichtiger belast wordt, oftewel dat niet iedereen op de drukste momenten reist. Er moet dan ook ingezet worden om het spreiden en mijden van de spitsen. Reizigers stimuleren om hun reisgedrag aan te passen doen we met mobiliteitsmanagement, overigens niet alleen voor OV. Met werkgevers kunnen afspraken worden gemaakt. Voor kantorenlocaties betreft dit afspraken met werkgevers over mobiliteitsmanagement dat het gebruik van publieke mobiliteit stimuleert, maar ook zorgt voor een betere spreiding van reizen over de spits, over de dag en over de week. Een samenwerking met Breikers[7] ligt hier voor de hand.

Voor bedrijventerreinen die niet altijd direct met een Plusnetlijn ontsloten worden,

willen we zorgen voor een betere bereikbaarheid in de vorm van deelfietsen en/of een shuttle naar het bedrijf vanaf een verder weg gelegen hub. Uiteraard zijn goede loop- en fietsroutes van hub naar de bestemming ook belangrijk. De provincie doet mee in de regionale werkgeversaanpak en stimuleert mobiliteitsmanagementinitiatieven.

f) Naast een werkgeversaanpak, kan een scholenaanpak impact hebben om pieken in ov-gebruik te spreiden. Dit omvat bijvoorbeeld afspraken over lestijden of eventueel onderwijs op afstand. Per locatie is maatwerk logisch omdat niet overal dezelfde knelpunten en pieken in de vervoervraag zich voordoen.

g) Om eventuele drempels in het systeem zelf weg te nemen voor de reiziger, is heldere reisinformatie van belang. Voor het grootste deel van de gebruikers is een website en app de geprefereerde vorm, waarin de volledige reis met alle modaliteiten, inclusief Flexvervoer of deelmobiliteit, gepland kan worden. Voor een klein deel van de reizigers is een ander aanbod nodig. Dat kan bijvoorbeeld een telefooncentrale zijn, waar ze hun reismogelijkheden met een persoon kunnen bespreken. Naast een samenhangend systeem voor reisinformatie, is ook kunnen betalen met één kaart en bij voorkeur ook één abonnement een bepalende factor in gebruiksgemak. De provincie gaat in overleg met andere vervoersautoriteiten om te zorgen voor een eenduidig tarief zonder overstapkosten.

h) De provincie is verantwoordelijk voor de regionale mobiliteit en dus regionale voorzieningen binnen publieke mobiliteit. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor lokale voorzieningen. Afstemming tussen het regionale en lokale niveau helpt om voorzieningen zoals hubs en deelmobiliteit nog aantrekkelijker en gebruiksvriendelijker te maken voor de reiziger. Hierbij horen ook afspraken over beleid en kaders voor deelmobiliteit, zoals de plek die dit in de openbare ruimte inneemt. Die stellen we samen met gemeenten en de Vervoerregio op.

i) De ambitie zoals beschreven in deze visie is veel breder dan de huidige ov-concessies. Voor realisatie van de ambitie is het nodig om de visie uit te werken. Voor het ov-deel zullen keuzes gemaakt moeten worden in de voorbereiding van de aanbesteding van de ov-concessie(s), eerst met de Nota van Uitgangspunten en daarna concreter in het Programma van Eisen. Daarmee wordt ook duidelijk waar de provincie hubs wil gaan realiseren, passend bij het ov-netwerk. Ook voor deelmobiliteit is uitwerking nodig waar wat nodig is en met wie de provincie dat kan realiseren.

j) Belangrijk in het succes van publieke mobiliteit is ook of het systeem gevonden en gebruikt wordt. Marketing helpt om het diverse palet aan publieke mobiliteit goed uit te lichten en zo te zorgen dat het juiste aanbod gevonden en benut wordt. Marketing is onderdeel van de contracten die de provincie met ov-vervoerders en deelmobiliteitaanbieders sluit.

k) Om te zorgen dat het aanbod door alle inwoners gebruikt kan worden, is betaalbaarheid van het aanbod van belang. Welk niveau van betaalbaarheid voor welke inwoners wordt nagestreefd, is een politieke keuze. Relevant is ook hoe dit wordt vormgegeven, bijvoorbeeld via lagere tarieven voor iedereen, of juist korting voor bepaalde doelgroepen.

Voetnoten

1. https://www.noord-holland.nl/Configuratie/Publicaties/Publicaties/Coalitieakkoord_2023_2027_Verbindend_vooruit
2. https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit/Zie_ook/Perspectief_Mobiliteit.pdf
3. https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/application/files/6816/6850/5057/1._Multimodaal_Toekomstbeeld_MRA_definitief.pdf
4. https://zeroemissiebus.nl/bestuursakkoord/
5. https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/11/07/bijlage-bestuursakkoord-toegankelijkheid
6. https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Projecten/OV_Knooppunten/Buitenpoorten
7. https://wijzijnbreikers.nl/

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl
Documentnummer 2158378/2158383

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Beleid | Mobiliteit
In samenwerking met APPM

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
Xerox® Mediaservices

Haarlem, versie 27 maart 2024

Reactie- en beantwoordingsoverzicht bij de Visie Publieke Mobiliteit

Meest voorkomende reacties en antwoorden concept-visie publieke mobiliteit

Veel partijen in Noord-Holland hebben de moeite genomen om te reageren op de conceptvisie. Dit zijn mede-overheden, vervoerders en belangenorganisaties. In dit reactie- en beantwoordingsoverzicht is aangegeven hoe met deze vragen en opmerkingen is omgegaan. Een aantal thema's kwam vaker terug in de reacties. In onderstaande alinea's worden deze onderwerpen nog nader uitgelicht.

Toegankelijkheid

In meerdere reacties wordt expliciet aandacht gevraagd voor toegankelijkheid. In de visie is daarom een aparte alinea over toegankelijkheid toegevoegd met deze tekst:

Het uitgangspunt van het systeem van Publieke Mobiliteit is dat elke inwoner van de provincie Noord-Holland met publieke mobiliteit op de gewenste bestemming kan komen. Elke reiziger is anders, met eigen wensen en behoeften. Om publieke mobiliteit voor alle reizigers in de provincie een prettige manier van reizen te laten zijn, geldt dat er eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid. Al het ov (trein, bus en haltes) is volledig toegankelijk conform het landelijk Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032. Deze eisen gelden voor de fysieke toegankelijkheid, zowel in het voertuig als op het station, de halte of de hub. Dat gaat bijvoorbeeld over rolstoeltoegankelijkheid of geleiding voor reizigers met een visuele beperking, maar ook over aanwezigheid van toiletten en toegankelijkheid van reisinformatie. Hierbij vormen de landelijke voorschriften van het kennisplatform CROW het uitgangspunt. Voor buurtbussen gelden de fysiek toegankelijkheidseisen niet, omdat de bestuurders vrijwilligers zijn en niet zijn opgeleid om reizigers met een rolstoel te kunnen begeleiden.

Naast de toegankelijkheid op haltes en hubs en in de voertuigen, is voor de reis van deur tot deur ook de first- en last mile van belang. Niet iedereen is even goed ter been of kan zelfstandig naar een (soms verder weg gelegen) halte of hub reizen, of van een halte naar de eindbestemming. Het Flexvervoer kan deze mensen naar hun bestemming brengen of thuis ophalen. Een bijkomend voordeel is dat Flexvervoer kleinschaliger is, en daarmee meer ruimte biedt voor persoonlijke aandacht.

Om publieke mobiliteit toegankelijker en gemakkelijker te maken wordt daarnaast ingezet op ov-coaches, zoals de VRA al inzet, en fietscoaches. Zij kunnen mensen helpen om reizen met het ov en/of de fiets te oefenen, om zo makkelijker zelfstandig te kunnen reizen. Naast dat dit mensen met een fysieke of verstandelijke beperking kan helpen, kan dit ook nuttig zijn voor mensen die vanwege bijvoorbeeld een andere culturele achtergrond niet gewend zijn om te fietsen of van het ov gebruik te maken.

Schoollocaties

In de conceptversie stond opgeschreven dat bussen bij voorkeur niet bij onderwijslocaties stoppen, om scholieren en studenten te stimuleren de fiets te pakken. Deelfietsen op het station zouden dan gebruikt kunnen worden voor de last-mile. Veel – terechte – reacties gaven aan dat sommige bezoekers van onderwijslocaties afhankelijk zijn van een halte voor de deur, en hier soms zelfs hun school op uitkiezen. Ook werd aangegeven dat de parkeerruimte voor fietsen op stations al beperkt is, en deelfietsen voor veel scholieren en studenten bovendien te duur. De formulering in de visie is daarom aangepast. Bussen halteren uiteraard bij onderwijslocaties die langs de route liggen. Er zullen echter geen aparte bussen worden ingezet om scholieren of studenten op de afstand vanaf een hub, ov-knooppunt of station te vervoeren, als die afstand dusdanig kort is dat de meesten dit zouden kunnen lopen of fietsen. Voor de bezoekers van de onderwijslocaties voor wie dit niet mogelijk is en waar de buslijn ook niet langs de school komt, is altijd maatwerk mogelijk in de vorm van Flexvervoer of Wmo. De speciale scholierenlijnen zullen zoveel mogelijk geïntegreerd worden met plusnet of basisnetlijnen, zodat scholieren de gehele dag met het ov kunnen reizen.

Concretisering en uitwerking

Dit document is een visie voor de komende tien jaar, en beschrijft daarom vooral uitgangspunten en principes. Hoe dit er in de praktijk in Noord-Holland uit gaat zien wordt uitgewerkt in de komende concessies, via de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen. Hier wordt ook de precieze lokale invulling duidelijk. De lokale partners zoals gemeenten worden uiteraard betrokken bij deze concretisering.

Enkele gemeenten stelden vragen over een ondergrens van een aantal inwoners in een kern die voorzien zou moeten worden van openbaar vervoer. De kracht van publieke mobiliteit is dat er een breder aanbod komt dan in de huidige situatie, wat beter aan kan sluiten bij de vraag. Juist kernen waar nu geen enkel aanbod is, kunnen met publieke mobiliteit voorzien worden van bijvoorbeeld Flexvervoer, afhankelijk van de vraag ter plekke en op de rest van de route. Andersom is er norm voor de inzet van een Basisnetlijn. Per situatie/route/regio bepalen we de meest geschikte inzet van publieke mobiliteit.

Daarnaast spraken enkele gemeenten de wens voor een tussenvorm uit, met bijvoorbeeld kortere halteafstanden of meer dan één stop van het Plusnet in een kern, of juist hogere frequenties van het Basisnet. Het basisnetwerk heeft een minimumfrequentie van 1 keer per uur. Waar dit, gezien de reizigersvraag, logisch is om te verhogen, kan worden besloten om een buslijn vaker te laten rijden. Deze frequentie wordt jaarlijks herijkt, op basis van de vervoersvraag. Mogelijk kan ook investeren in het fietsnetwerk en fietsenstallingen naar en bij het station, ov-knooppunt of hub zinvol zijn. Dit is uitwerking in de volgende fase. Waar het gezien de vervoersvraag of bestemmingen logisch is kunnen haltes dichter op elkaar liggen. Uitgangspunt hierbij is wel dat het Plusnet een hoge frequentie en een aantrekkelijke reistijden aan kan houden. Hoe dit precies uitpakt is uitwerking in de komende fase. Hierbij spelen afwegingen als of een lijndeel een meer verbindende of ontsluitende functie heeft en of het een uiteinde van een lijn betreft.

De door gemeenten aangegeven wensen voor deze uitwerking zullen meegenomen worden bij de uitwerking. De kaart in de visie is indicatief en bedoeld om het systeem toe te lichten. De kaart is daarom niet aangepast met al deze wensen. Met het vaststellen van de visie wordt de kaart dan ook niet vastgesteld. Daarmee is nu ook niet aan te geven tot welke veranderingen de visie gaat leiden.

De visie geeft wel aan dat het aanbod ieder jaar wordt bijgesteld naar de behoefte waar dat nodig is. Een uitwerking waar nu voor wordt gekozen, is niet per definitie een blauwdruk dat tien jaar zal worden aangehouden.

Integratie/synergie met Wmo

Doelgroepenvervoer valt via het sociale domein onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Gemeenten vragen aandacht voor de relatie tussen Wmo-vervoer en de beschikbaarheid van ov. Voor een deel van de reizigers zou het mogelijk zijn om een Wmo-reiziger te combineren met een ov-reiziger, voor een deel kan dit ook niet. Voor de Nota van Uitgangspunten wordt wel onderzocht of er op voertuig- of chauffeursniveau mogelijk slimme combinaties en samenwerkingen te maken zijn. Er zijn tot nu geen geslaagde pilots of voorbeelden hiervan. We kiezen niet voor inzet op integratie voor de komende aanbesteding. Wel willen we mogelijkheden verkennen en volgen we de initiatieven in het land (b.v. aanbesteding Wmo en Flexvervoer in West-Brabant). De verantwoordelijkheid voor Wmo blijft bij de gemeente. Mogelijk gaan provincie en gemeente meer samenwerken, maar de verantwoordelijkheid wordt niet overgenomen.

Deelmobiliteit

De provincie stelt met deze visie dat zij de beschikbaarheid van deelmobiliteit in de gehele provincie belangrijk vindt. De provincie heeft een rol in het ontwikkelen van hubs met deelmobiliteit op plekken waar zij wegbeheerder is en het organiseren van uniforme vindbaarheid en boekbaarheid van het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast kan ze een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt. In alle gevallen wil de provincie dit doen in samenwerking met gemeenten (ook financieel). Het gaat hierbij nadrukkelijk om deelmobiliteit als onderdeel van publieke mobiliteit met de focus op de ketenreis. Wat waar nodig of gewenst is, is nader te onderzoeken (fietsen, scooters, auto’s).

Tarievenkader

Voor de aantrekkelijkheid van publieke mobiliteit is het voor de reiziger van belang om overal op dezelfde manier te kunnen betalen. Bij voorkeur moeten reizigers ook met één abonnement kunnen reizen en dat bij een reis met voertuigen van bijvoorbeeld NS, de VRA en PNH niet steeds op een andere manier de kosten worden bepaald. Als we parallelliteit tussen bus en trein willen voorkomen, is het belangrijk voor bepaalde doelgroepen dat de trein niet (veel) duurder is dan de bus, zeker als we die buslijn opheffen. Dat geldt voor een los kaartje, maar ook voor abonnementen. Ook (nieuwe) overstapkosten zijn hierbij onwenselijk. De provincie werkt daarom graag samen met de verschillende aanbieders om de tarieven af te stemmen. Daarnaast wordt via OV-pay gewerkt aan een systeem waarbij het gunstigste tarief gedurende de maand wordt bepaald.

Reisinformatie

Om eventuele drempels in het systeem zelf weg te nemen voor de reiziger, is heldere reisinformatie van belang. Voor het grootste deel van de gebruikers is een website en app de geprefereerde vorm, waarin de volledige reis met alle modaliteiten, inclusief Flexvervoer of deelmobiliteit, gepland kan worden. Voor een klein deel van de reizigers is een ander aanbod nodig. Dat kan bijvoorbeeld een telefooncentrale zijn, waar ze hun reismogelijkheden met een persoon kunnen bespreken. Ook is informatie beschikbaar op stations, hubs, haltes en in voertuigen. Naast een samenhangend systeem voor reisinformatie, is ook kunnen betalen met één kaart en bij voorkeur ook één abonnement een bepalende factor in gebruiksgemak. Ten aanzien van lokale initiatieven wil de provincie er vooral voor zorgen dat deze beter vindbaar zijn voor potentiële reizigers. Daarom wil de provincie ze (indien mogelijk en gewenst) als reismogelijkheid in reisplanners (internet, apps, MaaS).

Ouderen

Om eventuele drempels in het systeem zelf weg te nemen voor de reiziger, is heldere reisinformatie van belang. Voor het grootste deel van de gebruikers is een website en app de geprefereerde vorm, waarin de volledige reis met alle modaliteiten, inclusief Flexvervoer of deelmobiliteit, gepland kan worden. Voor een klein deel van de reizigers is een ander aanbod nodig. Dat kan bijvoorbeeld een telefooncentrale zijn, waar ze hun reismogelijkheden met een consulent kunnen bespreken.

Bijlage 1: Inventarisatie onderwerpen uit reacties

- Concretisering / wat betekent dit voor mijn gemeente/lokale wensen V IIII *> concretisering en uitwerking*
- Integratie/synergie met Wmo V II *> Integratie/synergie met Wmo*
- Toegankelijkheid V *> Toegankelijkheid*
- Tarievenkader V *> Tarievenkader*
- Rol provincie deelmobiliteit (en deelauto, carpool en taxi) V *> Deelmobiliteit*
- Schoollocaties als bestemming en deelfietsen IIII *> Schoollocaties*
- Reisinformatie IIII *> Reisinformatie*
- Kleine en middelgrote kernen IIII *> concretisering en uitwerking*
- Betaalintegratie III *> Tarievenkader*
- Plek en rol provincie lokale initiatieven III *> Reisinformatie*
- Verschil huidige situatie en visie II *> concretisering en uitwerking*
- Ouderen
- Onderscheid plusnet/basisnet/ov/publieke mobiliteit
- Vervoerssysteem integraal benaderen
- Handhaving voorzieningenniveau
- Zakelijke reiziger
- Verantwoordelijkheid provincie
- Samenwerking met partners
- Halteafstand
- Hoe van reizigerswensen naar eisen
- Meer uitleg Basis/Flex
- Deelmobiliteit aantrekkelijker voor de reiziger?
- Flex volwaardige optie
- Mobiliteit bij nieuwbouwlocaties
- Aanpassingen vóór concessie
- Werkgeversaanpak
- Innovatie

Bijlage 2: Overzicht alle reacties en antwoorden

Reactie/advies/vraag	Antwoord	Opgenomen/ verwerkt in visie
Mist enigszins de innovatie in het vervoer zoals zelfrijdend vervoer.	Opgenomen in visie paragraaf 3.1: Momenteel wordt op een aantal plaatsen geëxperimenteerd met zelfrijdend vervoer, zoals de ParkShuttle tussen metrostation Kralingse Zoom in Rotterdam en bedrijvenpark Rivium in Capelle a/d IJssel. Ook in Noord-Holland kunnen innovaties als zelfrijdende voertuigen op deze manier een plek krijgen.	Ja, toegevoegd aan de tekst
Toegankelijkheid soms wat mager beschreven en soms ook een beetje tegenstrijdig. Een kind in een rolstoel dat naar school gaat heeft geen behoefte aan de bus die op het station stopt en niet bij de school, bijvoorbeeld…. Sowieso zijn (HOV) lijnen met grote afstanden tussen de haltes voor de toegankelijkheid niet geweldig, volgens mij. Staat daarover wat opgeschreven in dat Bestuursakkoord?	In het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 is niets opgenomen over de afstand tussen haltes.	Ja, toegevoegd aan de tekst

Graag wil ik reageren op de Visie Publieke Mobiliteit provincie Noord-Holland. In Hoofdstuk 1.4 merkt u op “Daarvoor is belangrijk dat de gehele ketenreis van deur tot deur goed werkt.” In hoofdstuk 2.2 geeft u voor de scholier en student het volgende aan: “Haltes zijn bij voorkeur dichtbij de onderwijslocatie.” In hoofdstuk 2.3 meld u: “Omdat hoogwaardig ov ook de plaatsen met schoollocaties bedient, vervallen de aparte scholierenlijnen.” In Hoofdstuk 4.1 gooit u dit bij punt d) overboord: “Naast het gebruik van het aanbod van hoogwaardig ov, Basisnet en Flex ziet de provincie graag dat de kortere afstanden te voet en per fiets worden afgelegd conform het STOMP-principe (eerst stappen, dan trappen, dan ov en MaaS en dan de privéauto). Dit vergt een goed wandel- en fietsnetwerk, dat is aangesloten op belangrijke bestemmingen en hubs en haltes in het netwerk van publieke mobiliteit.” Hier introduceert u het STOMP-principe, tussen de regels door staat dat ook in figuur 7 (en de samenvatting, maar die laat ik buiten beschouwing) Dit principe hoort niet in dit hoofdstuk, maar moet veel eerder duidelijk gemaakt worden, als onderdeel van de visie in hoofdstuk 1.2. Ik merk daarbij op dat het principe strijdig kan zijn met “de gehele ketenreis van deur tot deur goed werkt” met name als er twee keer eigen fiets in zit. Eigen fiets in de openbare ruimte is niet altijd even betrouwbaar, fietsen geparkeerd in de openbare ruimte worden nogal eens gevandaliseerd. “Om fietsen naar school daarnaast te stimuleren, rijden de buslijnen bij voorkeur niet langs school, maar stoppen op het station. Leerlingen die op fietsafstand wonen zullen dan eerder de fiets pakken dan de bus. Leerlingen die verder wonen en wel afhankelijk zijn van het ov, maken bij voorkeur gebruik van een (tweede) eigen fiets, of wellicht deelfietsen voor de leerlingen van de school. Vanaf het station naar school.” Deze triggerde me dus in het geven van de reactie. Hij staat haaks op het gestelde in 2.2. en 2.3 waar OV juist langs de schoolomgeving gaat. U geeft aan goed OV van deur naar deur te willen, maar stelt u dat als die deur van een school is de bus er niet langs gaat. Verder vraag ik mij af of de NS vrolijk wordt van al die extra fietsen die op deze manier op het station terecht komen. Verder past het in het negatieve beeld dat OV je brengt van de plaats waar je niet bent, naar de plaats waar je niet moet zijn. Ook punt e) over bedrijventerreinen die niet met OV ontsloten worden staat haaks op onze wens de bedrijventerreinen wel te ontsluiten, in het kader van de pijler Verander uit het perspectief mobiliteit is het wenselijk dat bedrijventerreinen ook goed ontsloten worden. Dit is iets voor de langere termijn, er moet natuurlijk wel een vervoersvraag zijn, en op het moment zal die in het landelijk gebied zeer beperkt zijn door hoog auto-gebruik.	- Antwoord op STOMP-principe in paragraaf 1.2 introduceren: Het STOMP-principe wordt nu eerder benoemd, in 1.2. - Antwoord op halteren bij scholen: De tekst is aangepast: Rnet en Plusnet buslijnen halteren uiteraard bij scholen die langs de route liggen. Echter, er zullen geen bussen meer worden ingezet om scholieren op korte afstand tussen bijvoorbeeld een station of ov-knooppunt en een school worden ingezet als scholieren deze afstand ook kunnen lopen of fietsen. Leerlingen die op fietsafstand wonen zullen dan eerder de fiets pakken dan de bus. Leerlingen die verder wonen en wel afhankelijk zijn van het ov, maken bij voorkeur gebruik van een (tweede) eigen fiets, of wellicht deelfietsen voor de leerlingen van de school voor de reis vanaf het station naar school. Voor scholieren die minder valide zijn is altijd maatwerk beschikbaar. Voor scholieren die van bijzonder onderwijs gebruik maken wordt door gemeenten speciaal doelgroepenvervoer georganiseerd, ook omdat deze scholieren vaak niet zelfstandig kunnen reizen. - Antwoord op de reactie op 4.1 e: Er staat dat bedrijventerreinen niet altijd met een Pluslijn ontstloten worden. Dat betekent niet dat bedrijventerreinen niet met ov ontsloten worden, maar het is waarschijnlijker dat dit met een Basisnetlijn gebeurt, of in overeenkomst met werkgevers bijvoorbeeld met een shuttle.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

In de quote van gedeputeerde Olthof, en in stuk zelf valt mij op dat de termen Publieke Mobiliteit en (beter) OV door elkaar heen worden gebruikt. Dit lijkt een bewuste keuze, klopt dat? De reden dat ik dit vraag is omdat ik wat worstel met het populaire begrip 'OV' aan de ene kant, versus het formele -wettelijke- begrip 'OV' aan de andere kant. Er is landelijk inmiddels ook wel een soort besef dat de wettelijke term wat sleets is, en dat de wet Personenvervoer 2000 (waar de term uit volgt) niet helpt met bijvoorbeeld deelmobiliteit en vraaggestuurde diensten. Er zijn een aantal verbanden waarin hier over wordt gesproken. Bij DOVA, daar zit je collega Lody Warmerdam ook aan tafel. Maar ook bij I&W wordt gewerkt aan een landelijke definitie. Dit traject wordt getrokken door Dirk Grevink. Laatste bijeenkomst zag ik vrijwel alle DO's aan tafel, behalve Noord-Holland. Ik vroeg er nog naar, maar werd me niet duidelijk waarom niet of wel. Zou jullie eventueel kunnen bijpraten of in contact brengen met Dirk indien gewenst. In ieder geval, het zou helpen wat inzicht te hebben in jullie overwegingen qua woordkeuze. Is het gebruik van de term OV in deze context inderdaad bewust meer gericht op wat de gebruiker eronder verstaat, en minder gericht op hoe dat nu (nog) wettelijk verbijzonderd is tot -lijngebonden- bus, tram, metro, trein, ferry? Of lees ik het verkeerd en betekent (beter) OV alleen die verbijzonderde modaliteiten waar je als DO ook per definitie over gaat? Goed om in dit verband ook van ons te weten. Wij gaan -vanwege diezelfde wet- formeel niet over vraaggestuurd en deelmobiliteit. Dat doen gemeenten by default, mits ze daarvoor in actie komen. Dat komen ze veelal niet, en ze kijken naar ons. Wij willen daarom, in ieder geval voor deelmobiliteit, kijken of wij deze bevoegdheden kunnen overnemen. Bijgevoegd een infographic waar we nu staan. Ik acht het zeer waarschijnlijk dat we -op termijn- bij vraaggestuurd tot ongeveer dezelfde conclusie komen qua rolverdeling.	Publieke mobiliteit wordt in de visie breder gebruikt dan alleen ov. Waar over ov wordt gesproken betreft het Plusnet, Basisnet of de trein, publieke mobiliteit gaat over het bredere systeem dat de reis van deur tot deur mogelijk maakt, afgezien van eigen vervoer als fiets en auto. Wij hanteren de definitie van DOVA voor publieke mobiliteit.	Toelichting gegeven, geen aanpassing in de visie vereist

• In het algemeen de vraag wanneer een concretiseringsslag wordt gemaakt, het document blijft wat oppervlakkig. De crux zal zitten in het uitrollen van het netwerk en waar de hubs komen. De hele concrete uitwerking blijft nog uit, maar daarvoor is het ook nog een visie. Kun je aangeven wanneer die uitwerking start? • Graag het vervoerssysteem integraler bekijken. Het aanbod beter laten aansluiten op de vraag en regionale ontwikkelingen en kansen. • Voor Hoorn is het belangrijk dat het bestaande voorzieningenniveau minimaal gehandhaafd blijft. Dat past ook bij de ambitie van Hoorn als regionale functie in Westfriesland.	Antwoord op concretiseringsslag: Dit document is een visie voor de komende tien jaar, en beschrijft daarom vooral uitgangspunten en principes. Hoe dit er in de praktijk in Noord-Holland uit gaat zien wordt uitgewerkt in de komende concessies, via de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen. Antwoord op vervoerssysteem integraal bekijken: dit is juist de insteek voor de visie om het aanbod beter af te stemmen op de vraag. De uitwerking komt dus in de NvU en het PvE. Antwoord op voorzieningenniveau handhaven: De insteek voor publieke mobiliteit is om het aanbod in de gehele provincie beter op de vraag te laten aansluiten. Dat kan soms betekenen dat bestaande lijnen een andere invulling krijgen en bijvoorbeeld een andere route rijden, gecombineerd worden met een andere lijn, een hogere of lagere frequentie krijgen, of met een ander soort dienst worden ingevuld (bijv. van Basisnet naar Flex of van Basisnet naar Plusnet). We kunnen niet garanderen dat het huidige voorzieningenniveau behouden kan blijven, maar de nieuwe invulling van publieke mobiliteit geeft een breder palet aan mogelijkheden om mobiliteit aan te kunnen blijven bieden, ook bij een beperktere vraag. Soms wordt het aanbod meer, soms minder en vaak 'anders'.	Ja, in tekst ook verwijziging naar NvU en PvE benoemd.
Deelvervoer en flex (i.r.t. Basisnet) a. Meer deelmobiliteit zoals benoemd in de hub strategie. b. Flexvervoer dient verder uitgewerkt te worden. Komt deelmobiliteit onderhanden bij de provincie? Is dit een onderdeel van flex of een aanvulling? c. Zijn er concrete plannen om deelmobiliteit te contracteren? Denk hierbij ook aan burgerinitiatieven. d. Graag 1 app of reserveringssysteem voor al het deelvervoer. e. Op pagina 19 wordt flexvervoer bijna actief ontmoedigd. f. Hoe wordt voorkomen dat een wankele lijn niet gelijk een flexlijn wordt.	Deelmobiliteit is geen onderdeel van flex, maar staat daarnaast en is wel onderdeel van publieke mobiliteit. De provincie kan een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt. Dit wordt georganiseerd in samenwerking met gemeenten. Om deelmobiliteit te vinden is het streven inderdaad om het volledige aanbod in één app beschikbaar te hebben. Flexvervoer is in de nieuwe versie op een andere, meer neutrale manier toegelicht. Er is een passage toegevoegd over hoe het proces van eventuele aanpassing van het ov- of maatwerkaanbod in zijn werk gaat. Sowieso is het niet verstandig om lijnen vaak aan te passen, omdat reizigers dat niet prettig vinden. Elke wijziging moet weloverwogen zijn. De verdere uitwerking van Flexvervoer vindt plaats in de NvU en het PvE voor de aanbesteding van het ov.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

Doelgroepen a. Ouderen ontbreken als reizigerstype b. Meldt toegankelijkheid ouderen en beperkten. Schrappen bushaltes scholen sceptisch. e. Ouderen vergeten in het stuk zoals bijvoorbeeld op pagina 16. c. D66: ouder en de minder valide worden gemist in de doelgroepen. d. Ouderen niet noemen is te makkelijk – specifiek als doelgroep noemen. e. Op pagina 26 klinkt de voorkeur om niet bij een school te stoppen wat gek. f. Geen haltes bij scholen niet wenselijk, er is ook een hele groep die hierdoor de pineut is. g. Niet stoppen bij scholen vinden ze lastig, vraag toch weer om een investering in een fiets bijvoorbeeld. h. Geen haltes bij scholen niet wenselijk, er is ook een hele groep die hierdoor de pineut is. i. Kleine kernen dienen bereikbaar te blijven. j. Ontbreekt een visie op de afgelegen gebieden. Meer focus op de bestemmingen nodig. Ontsluiten natuur en recreatie gebieden.	De term doelgroepen is aangepast naar reisrelaties naar belangrijke bestemmingen. De analyse gaat namelijk niet over doelgroepen, maar over bestemmingen. In de visie wordt geen onderscheid gemaakt in doelgroepen. Hierbij is de notie toegevoegd dat van deze reisrelaties reizigers van alle leeftijden en ook reizigers met eventuele fysieke of mentale beperkingen gebruik maken, dus in potentie iedereen. Daarom zijn ouderen en reizigers met een beperking geen aparte doelgroepen. De passage over het niet stoppen bij scholen is aangepast. Scholen blijven gewoon bediend, maar met pluslijnen en niet meer met speciale scholierenlijnen. Publieke mobiliteit biedt een breder palet aan reismogelijkheden, en kan daardoor beter de kleine stromen bedienen naar afgelegen gebieden of kleine kernen. Voor het bedienen van natuur- en recreatiegebieden sluiten we o.a. aan op het programma 'Buitenpoorten', maar ook met eventuele seizoensspecifieke lijnen.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.
Betaalbaarheid en financiën a. Betaalbaarheid op dit moment van enorm belang. Ze missen hoe het OV betaalbaar blijft (komen zelf later met een voorstel). b. Geen extra opstapkosten bij wisselingen vervoerder. c. Betaalbaarheid blijft enorm belangrijk. d. 65+ gratis OV in ieder geval in de daluren. e. Er wordt te veel in gezet op winstwerking. f. Hoe zit het qua geld, meer nodig of kan het met huidig budget. Advies om een financiële paragraaf op te nemen. g. Betaalbaarheid, wat is betaalbaar?	In het hoofdstuk Succesfactoren is nu expliciete aandacht besteed aan zowel de betaalbaarheid voor de reizigers als het benodigde budget (betaalbaarheid voor de provincie). Hoe betaalbaar het aanbod moet zijn en voor wie, is een politieke keuze. De ambitie van de visie is hoog. Bij de uitwerking in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen wordt het benodigde budget duidelijker. Mogelijk is er aanvullende financiering nodig, dat gesprek wordt in de Staten gevoerd. Ook is specifiek benoemd dat overstappen bij voorkeur niet leidt tot extra kosten. Dit is niet makkelijk geregeld bij de combinatie bus-trein, maar we gaan ons er wel hard voor maken. Het doel van de visie is om een goed aanbod aan publieke mobiliteit voor alle reizigers neer te zetten. Hiervoor zijn wel vervoerders en aanbieders nodig die met ons deze stap willen zetten. Voor deze partijen is een gezonde businesscase belangrijk, zeker om een langjarig contract met ons aan te durven gaan. Wat er aan aanbod mogelijk is, is vooral afhankelijk van de middelen die de provincie ervoor over heeft.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.
Toegankelijkheid en (sociale) veiligheid a. Sociale veiligheid bij haltes ook van belang. b. Hoe zit het met de veiligheid in de bussen? c. Toegankelijkheid + let op bestuursakkoord	Over toegankelijkheid is een uitgebreidere toelichting opgenomen in de tekst. Dit benoemt fysieke toegankelijkheid en informatievoorziening. Ook worden ouderen hier aangestipt. Ook over sociale veiligheid is een aparte paragraaf opgenomen in Hoofdstuk 2.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

Overig a. Vreemd dat het enkel geldt voor de NH ov concessies en niet de VRA. Waarom is deze keuzen gemaakt en wat is het verschil tussen VRA. b. Zijn er al plekken benoemd voor autonoom vervoer. c. Kwaliteit basisnet ontbreekt. d. Ambitieniveau moet hoger in de begeleidende brief e. In hoeverre is rekening gehouden met innovaties die er zijn en zouden kunnen komen. Ook op het gebied van Co2 reductie. f. Wat er gebeurt er met tussenhaltes in de nieuwe situaties g. Nachtbus ontbreekt. h. Zetten steeds meer in op HOV, kleine lijnen worden vergeten. i. Hoe zorgen we dat plusnet niet gaat concurreren met treinen. j. Ov over water nergens benoemd. k. We moeten gaan voor echte mobiliteit. Dit houdt in frequente verbindingen op zowel plus als basis l. Waar zit te grens om te 'degraderen' naar buurtbus? m. Hoe is de aansluiting op plus of rnet vanuit de kleine kernen? n. Hoe zit het met aansluiting op festivals en natuurgebieden? Bezoekers en trekpleisters?	De visie geldt alleen voor het gebied van de ov-concessies Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. De visie is niet van toepassing op het gebied dat de verantwoordelijkheid is van de Vervoerregio Amsterdam. De provincie wil wel zoveel mogelijk met de Vervoerregio Amsterdam samenwerken om in alle delen van de provincie een vergelijkbaar kwaliteitsniveau voor publieke mobiliteit te organiseren, waarbij uiteraard verschillen zitten tussen stedelijk en landelijk gebied. Voor autonoom vervoer zijn nog geen concrete locaties benoemd. De kansrijkheid hiervan is sterk afhankelijk van de technologische ontwikkeling en juridische mogelijkheden. In de nieuwe versie is de verhouding tussen het Basisnet en het hoogwaardig ov duidelijker toegelicht. HOV vormt de ruggengraat van het netwerk, het Basisnet zorgt voor een meer fijnmazige bediening. het Plusnet vervoert in prinicpe de grote stromen van, naar en tussen belangrijke bestemmingen en ov-knooppunten. Kleine kernen die langs deze routes liggen kunnen direct op het Plusnet opstappen. Vanuit kernen waar geen Plusnet rijdt kan met het Basisnet, Flexvervoer, deelmobiliteit of eigen vervoer naar een halte van het Plusnet worden gereisd. De frequenties hiervan worden afgestemd op de vraag. Innovaties hebben een plek in een eigen paragraaf in Hoofdstuk 3. Er zullen niet zomaar haltes verdwijnen. Nachtvervoer is maatwerk. Dit kan via de ov-concessie georganiseerd worden, maar is wellicht beter via een apart contract te organiseren. Voor nachtvervoer zijn ook vaak aparte veiligheidsafspraken gewenst die een ov-vervoerder niet altijd kan of wil invullen. Veerponten vormen vooral een belangrijke schakel in het regionale fiets- en wandelnetwerk en zijn als zodanig geen onderdeel van publieke mobiliteit. De provincie spant zich hiervoor in via haar rol als (vaar)wegbeheerder en regisseur op het regionale fietsnetwerk. In deze Visie Publieke Mobiliteit wordt dit niet verder expliciet uitgewerkt. Er is niet een specifieke grens om te kiezen voor de inzet van een basisnetlijn, een buurtbuslijn of flex. Zo kan niet zomaar een buurtbuslijn worden ingezet. Dit is in de eerste plaats afhankelijk van de beschikbaarheid van vrijwilligers die altijd regiogebonden zijn. een buurtbus is dan ook soms een van de mogelijkheden om in te zetten.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

De opmerkingen hebben betrekking op de hubs: • Figuur 1 (en ook figuur 6) op pagina 4: hubs staan in de figuur aangegeven op de scheidingslijn “wettelijke verantwoordelijkheid” en “belang provincie”. Waarom zouden hubs een wettelijke verantwoordelijkheid zijn? En hubs zijn voor de provincie van belang, maar dat geld in principe niet voor alle typen (buurthub, wijkhub is ons belang bijvoorbeeld minder groot) • 1.1 Waarom een visie Publieke Mobiliteit? (pagina 3): er staat dat “de provincie wil investeren in nieuwe vormen van openbaar vervoer en hubs..” In de hubstrategie gaan we nog niet zover dat we daar al uitspraken over hebben gedaan. In feite loopt de visie Publiek Mobiliteit hiermee op de troepen vooruit. Uiteraard wil ik wel graag dat de provincie gaat investeren in hubs 😊. Vraag me dus af of we dit hier al zo hard kunnen stellen. Nieuwe middelen hebben we ook niet om te investeren (alleen nog wat geld uit het vorige coalitieakkoord). • Figuur 8: deze kaart matcht niet met de hublocaties (bestaand als potentieel) die in de hubstrategie zijn genoemd. Is wel zo handig dat het kaartbeeld overeenkomt. • Figuur 8: hubs worden aangemerkt als “R-net hub”. Zou geen nieuwe benaming willen introduceren. In de hubstrategie hebben we het over 6 hubtypen. Houd deze aan. Ik vermoed dat de R-nethubs vooral betrekking hebben op ‘mijn’ categorie streekhubs. • Carpoolen, taxi en deelvervoer (p.14); Er staat “we faciliteren parkeerplaatsen bij de hubs..” Zie eerdere opmerking. Hier hebben we nog geen besluit over genomen en lopen we in feite voor de troepen vooruit. • 3.1 Hoe organiseren we publieke mobiliteit? (onderdeel hubs) p22. Idem met voorgaande opmerking. Er staat dat we de hubs langs provinciale wegen zelf gaan realiseren en voor het ingaan van de nieuwe concessie. Dat is ambitieus. Zou het graag willen overigens 😊. Ook staat er dat we zelf deelmobiliteitsaanbieders gaan contracteren waar de markt dit niet doet. Daar hebben we ook nog geen besluit over genomen.	- Antwoord op wettelijke verantwoordelijkheid: De provincie is verantwoordelijk voor de haltes op de wegen waar zij wegbeheerder is. In sommige gevallen zal dit een hub zijn, dan is de provincie daar dus verantwoordelijk voor. Het is wel goed om 'hubs' te nuanceren naar streekhubs, corridorhubs en regiohubs, om de verantwoordelijkheid en het belang af te bakenen. - Antwoord op investeren in hubs: De provincie investeert momenteel al in hubs, bijvoorbeeld bij Crailoo of Knooppunt Zuid. Hier gaan we graag mee door, op plekken waar de provincie wegbeheerder is, of we ondersteunen waar de grond in eigendom van gemeenten is. De visie agendeert ook nadrukkelijk de ambities voor hubs en gaat wellicht verder dan de hubstategie. Dat is niet erg, want met de visie wordt de noodzaak voor hubs als onderdeel van publieke mobiliteit (met name het plusnet) duidelijk benoemd. Daarmee is er een duidelijk kader om ermee aan de slag te gaan. En ja, we willen ook via de visie investeringsgeld regelen. - Antwoord op kaart hublocaties: De kaart is indicatief, maar aangezien de Hubstrategie al openbaar is, nemen we de hublocaties hierin op. Echter alleen de hubs die voor plusnet relevant zijn, andere hubs dus niet. We kunnen geen hubs opnemen die geen relatie hebben met een plusnet of Rnetlijn. Andersom geldt ook voor de hubstrategie dat als er geen plusnetlijn komt, het ook geen zin heeft om een hub te maken. Dat moet bij de uitwerking meer samen komen. - Antwoord op R-net hub: We sluiten aan bij benamingnen in de hubstrategie. - Antwoord op faciliteren parkeerplaatsen: Het faciliteren van parkeerplaatsen bij hubs is een voorwaarde om het systeem goed te laten werken, door ov-reizen waarbij de first mile met de auto wordt gemaakt te faciliteren. - Antwoord op hubs realiseren en deelmobiliteit contracteren: De provincie heeft een rol in het ontwikkelen van hubs op plekken waar zij wegbeheerder is en het organiseren van uniforme vindbaarheid en boekbaarheid van het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast kan ze een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt, maar alleen in samenwerking met gemeenten. Het gaat hierbij nadrukkelijk om deelmobiliteit als onderdeel van publieke mobiliteit met de focus op de ketenreis. Bovendien zien wij dit als samenwerking tussen provincie en gemeenten, ook financieel. De ambitie van de provincie is hoog. Juist door al voor de ingang van de concessie in te zetten op realisatie van de hubs waar dit nodig is, zorgen we dat het systeem van publieke mobiliteit direct kan functioneren zoals bedoeld.	Beantwoord

Het viel ons op dat in de visie namelijk niet duidelijk staat omschreven in hoeverre de visie afwijkt van het huidige mobiliteitsaanbod.	Paragraaf 2.4 is nu toegevoegd, waar het verschil tussen het huidige en het nieuwe aanbod wordt uitgelegd en gevisualiseerd.	Verwerkt in de visie
- Busverbindingen Heemskerk, op kaartje is een basis netwerk ingetekend. Heemskerk ziet dit graag met een hogere frequentie. Trein rijdt bijvoorbeeld al 4xper uur. Trein 1x per uur. - Overstaptijd bus x bus is van belang niet enkel bus x trein. Kunnen jullie daar naar kijken. - Hoe zorg je voor een minimale garantie van x aantal ritten per uur zonder dit te eisen in het PvE. - integratie wmo-vervoer Westfriesland. Initiatieven 't Gooi. Kunnen we op een creatieve manier iets voor elkaar betekenen? - Mooie ambities maar hoe zit het dan met lokale en regionale initiatieven, hoe valideer je die en hoe voeg je die toe aan dit gehele systeem. - Hoeveel geld is beschikbaar? - In de basis klinkt het allemaal goed, maar wat betekent dit voor mijn gemeenten? - scholenaanpak hoort ook nog in het lijstje als werkgeversaanpak - Waarom geen r-net light o.i.d. of iets anders, extra lagen tussen basis en r-net niet nodig. Waarom nieuwe merknaam plusnet ontwikkelen. - pilot deelmobiliteit in Gooien Vechtstreek. Zijn we vanuit Velsen erg in geinterresseerd (ipv de auto) - Wordt er gedacht aan vrijdag afschalen bijvoorbeeld om de andere dagen meer te kunnen rijden? - Wordt er ook gesproken met andere provincies? - Tarievenkader: maand en jaarkaart niet meer rendabel door anders reizen. Wordt hier nog naar gekeken? - Wil PNH een actieve rol gaan spelen in deelmob, zorgen voor eenheid bijvoorbeeld. Vooral deelmob met meer dan 2 wielen? - Meerdere kleine kernen hebben geen ov op dit moment, hoe wordt hier mee omgegaan. Worden er minimale criteria opgesteld hiervoor? - Hoe wordt er gekeken wat er mogelijk is.	algemeen antwoord: dit is een visie. De uitwerking moet nog plaatsvinden in de NvU en het PvE. Dan wordt meer duidelijk. - Antwoord op busverbinding Heemskerk: Het streven is inderdaad om trein en bus zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten, om reis van deur tot deur zo makkelijk mogelijk te maken. Het basisnetwerk heeft een minimumfrequentie van 1 keer per uur. Waar dit, gezien de reizigersvraag, logisch is om te verhogen, kan worden besloten om een buslijn vaker te laten rijden. Deze frequentie wordt jaarlijks herijkt, op basis van de vervoersvraag. - Antwoord op overstap bus-bus: Het gaat inderdaad om het hele systeem. Daarom is het belangrijk om ook veelgebruikte combinaties van bussen op elkaar te laten aansluiten, bijvoorbeeld bij een Basisnetlijn naar een Plusnetlijn. Dit zal in de praktijk voornamelijk op OV-knooppunten gebeuren. Alle basisnetlijnen rijden ook naar een OV-knooppunt. - Antwoord op frequentiegarantie: We vragen dus geen frequentiegarantie uit, behalve de minimaal 1x/u voor basisnet en minimaal 2x/u voor plusnet met liefst 4x/u in de spits. De vervoerder dient vervolgens voldoende capaciteit te bieden. dit kan jaarlijks aangepast worden aan de vervoervraag. - Antwoord op integratie Wmo: Lokale initiatieven benutten we graag. dit is maatwerk en altijd bespreekbaar. Maar geen doel op zicht. Elders in het land zien we veel belemmeringen bij pogingen om ov en wmo (deels) te integreren. We volgen daarom initiatieven van collega-overheden op de voet. - Antwoord op validatie lokale initiatieven: De provincie ziet een rol voor zichzelf om lokale initiatieven te ondersteunen door ze bijvoorbeeld via een website vindbaar en eventueel boekbaar te maken voor gebruikers. Het vergt afstemming om lokale initiatieven op te nemen in het systeem. Daar zullen ook minimale eisen aan zijn. Het begint met willen. De provincie zal (indien zinvol) helpen om dit te organiseren. - Antwoord op geld: Het huidige budget is 60 miljoen. Dat is niet bedoeld voor investeren in hubs en organiseren van deelmobiliteit. Bij de bespreking van de Nota van Uitgangspunten wordt met de Provinciale Staten gekeken of er aanvullend budget gewenst en mogelijk is. - Antwoord op impact gemeenten: Deze visie geeft de principes en	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

		uitgangspunten weer. De concrete uitwerking wordt gedaan in de concessie, via de NvU en het PvE van de aanbesteding en daarna jaarlijks bij vervoerplannen. Daar wordt duidelijk wat de precieze impact per gemeente is. Over belangrijke wijzigingen treden we met gemeenten in overleg. - Antwoord scholenaanpak: Dit is toegevoegd aan paragraaf 4.1 - Antwoord op merknaam Plusnet: Er is voor een nieuwe term 'Plusnet' gekozen, omdat Rnet een merknaam is met bepaalde kwaliteits- en frequentie-eisen, die niet overal in de provincie aansluit op de vraag (frequentie minimaal 8x/u). Met een andere productnaam worden geen valse verwachtingen gewekt. - Antwoord op pilot deelmobiliteit G&V: Voortgang en resultaten zullen we t.z.t. delen. - Antwoord op vrijdag afschalen: De insteek van de visie publieke mobiliteit is om het aanbod en de vraag zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten. Op trajecten waar de vrijdag rustiger is kan het daarom inderdaad een optie zijn om dan minder frequent te rijden. Dit kan ruimte geven om de schaarse chauffeurs slimmer over de week in te zetten. - Antwoord op andere provincies: Er wordt zeker gesproken met andere provincies, om af te stemmen of kennis en inspiratie te delen. De conceptvisie is ook voorgelegd aan omliggende provincies (en de Vervoerregio). - Antwoord op tarievenkader: Via OV-pay wordt gewerkt aan een systeem waarbij het gunstigste tarief gedurende de maand wordt bepaald. - Antwoord op rol deelmobiliteit: De provincie ziet voor zichzelf een rol om deelmobiliteit in te kopen op plekken waar de markt niet uit zichzelf aanbiedt. Ook speelt ze een rol in de uniformiteit van de hubs waar aanbod van deelmobiliteit is. Uniformiteit van het aanbod is een aandachtspunt. Dit is zinvol voor uitstraling, vindbaarheid en tarieven. Echter, niet overal is de vraag hetzelfde en dus zal niet overal hetzelfde aanbod nodig zijn. - Antwoord op ov kleine kernen: Er worden geen harde criteria opgesteld voor waar wel of geen publieke mobiliteit moet zijn. De nieuwe invulling van publieke mobiliteit geeft een breder palet aan mogelijkheden om mobiliteit aan te kunnen blijven bieden, ook bij een beperktere vraag. Waar nu geen bus rijdt, gaat niet met de visie opeens wel een bus rijden.	

Inhoudelijke uitwerking U herkent in het stuk meerdere relevante doelgroepen reizigers. Dit redeneren vanuit de reiziger is fijn om te lezen. Het betekent dat u onderkent dat het OV als eenheidsworst niet meer houdbaar is. Hierover zijn wij het eens. Wij zouden nog 'de zakelijke reiziger' als specifieke doelgroep willen toevoegen. Dit kan bijvoorbeeld ook een zorgverlener zijn, onderweg naar een afspraak. U stelt voor om naast OV ook andere vervoersvormen als beleidsmatig kansrijk te beschouwen. Dit betreft openbaar toegankelijke vervoersvormen, die voor de reiziger gevoelsmatig ook als OV zouden kunnen gelden. Daarom zegt u regelmatig dat Publieke Mobiliteit 'ov in verschillende verschijningsvormen' is. Vanuit de reiziger is dit een mooie ambitie om na te streven. Wettelijk gezien is ov een beperkt tot lijngebonden bus, tram, metro en trein. In de praktijk beslaat in de provincie de wettelijke verantwoordelijkheid daarmee alleen het lijngebonden busvervoer. Dit maakt dat een dergelijke uitspraak veronderstelt dat u de wettelijke verantwoordelijkheid voor de andere verschijningsvormen ook naar u toe wilt halen. U blijft hier enigszins ambigu over. Wij beschouwen de basis van Publieke Mobiliteit als bestaande uit zowel OV, deelvervoer als flexvervoer. Met name deel- en flexvervoer zijn wat ons betreft kansrijk naast de bus. Maar ook het veranderen van regels zodat personen met een indicatiestelling makkelijker gebruik kunnen maken van het OV, en dat AOV-voertuigen ook personen zonder indicatiestelling kunnen vervoeren, zijn buitengewoon interessant. Maar wel weerbarstig omdat dit een collectieve inzet van alle overheidslagen samen vergt. Hoe u zich verhoudt ten opzichte van 'diensten anders dan OV' kunnen wij nog niet goed opmaken in dit stuk. U schetst een concentrisch model (figuur 6) van wettelijke verantwoordelijkheid – belangen en ambities. uitgaande vanuit het OV en flexvervoer. Hierbij lijkt het dat het OV het belangrijkst is, en de meeste aandacht vraagt. Dit is logisch vanuit de huidige wettelijke verantwoordelijkheid, dit kan dus mogelijk wijzigen, maar dat wordt niet aan de lezer uitgelegd. De vraag hoe onderwerpen in de cirkels 'belang' en 'ambitie' worden vormgegeven blijft in het document grotendeels onbeantwoord. Wij vermoeden en hopen dat u de taakopvatting van de provincie ten aanzien van in ieder geval deelvervoer, flexvervoer en AOV later verder uitwerkt. Want wij merken dat vertrouwen op gemeenten en markt tot onvoldoende groei van deze diensten leidt, en juist leidt tot focus op dichtbevolkte gebieden, waar de maatschappelijke meerwaarde beperkter is, want er is daar al veel OV. Mede daarom verkent de Vervoerregio een regionaal sturingsmodel voor deelmobiliteit. Wij bieden aan u hiervan op de hoogte te houden. En met uw welbevinden kunnen niet-Vervoerregiogemeenten aansluiten.	- Antwoord op zakelijke reiziger: De zakelijke reiziger en de woonwerker zien wij als een doelgroep, zie ook grotendeels dezelfde behoeften hebben. Enige verschil is dat zakelijke reizen vaak ook buiten de spits plaatsvinden. Het is echter een beperkte markt, waar we niet apart op inspelen. Het voorbeeld van zorgverlener is typisch een zakelijke reis die nauwelijks per OV plaatsvindt en eerder met de auto of de fiets. Geen wijziging tekst. - In paragraaf 1.3 staat de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie als vervoerautoriteit beschreven. Daarnaast is in Figuur 6 weergegeven waar de provincie voor verantwoordelijk is. Dat betreft dus niet alle publieke mobiliteit, maar wel de lijnbussen, Flexvervoer voor zover dat naar een hub of ov-knooppunt gaat, het deel van de services en informatievoorziening dat hierbij hoort en alle infrastructuur en hubs op grondgebied van de gemeente. Wettelijke taken en verantwoordelijkheden blijven wat ons betreft ongewijzigd. Dat de provincie belang heeft in b.v. deelmobiliteit en daarin wil investeren, betekent niet dat we een wettelijke verantwoordelijkheid naar ons toe trekken, maar dat we willen samenwerken en eventueel subsidiëren. Dat doen we b.v. ook met gemeentelijke wegen. geen wijziging tekst. - Antwoord op inzet deel- en flexvervoer: Dit is meer een constatering. Geen wijziging tekst. Eens dat dit lastig is. - Antwoord op diensten anders dan ov: De cirkels verantwoordelijkheid, belang en ambitie zeggen niets over hoe belangrijk een onderdeel is, maar puur wat de rol van de provincie is t.a.v. een aspect. De inzet van de provincie gaat over alle cirkels, maar dus op verschillende wijzen. In de visie staat vooral dat we er iets mee willen en wat ongeveer, vanuit de samenhang van alle onderdelen van publieke mobiliteit. Veel moet uitgezocht en uitgewerkt worden, in overleg en samenwerking met andere partijen. Dat staat op verschillende plekken in de tekst. We zetten niet in op verschuiving van wettelijke taken. Interessant dat de VRA aan een sturingsmodel voor deelmobiliteit werkt. Wij willen beter samenwerken met de VRA, ook op dit thema. - Antwoord op combinatiegebruik: Zowel bij tarieven als toegankelijkheid hebben we benoemd dat we dit belangrijk vinden. Zal deels in NvU en PvE moeten landen als het gaat om vervoerders te dwingen om hierin stappen te zetten. Staat ook in tabel 'hoe'. - Antwoord op Spreiden en Mijden: De recreatieve reiziger en bezoeker van voorzieningen reist vooral buiten de spits, voor deze doelgroepen is spitsmijden dus niet van toepassing. Voor de groep scholieren en studenten kan een scholenaanpak, waarin wordt gekeken naar lestijden en eventueel onderwijs op afstand, wel nog een mogelijkheid bieden. Dit is	Weinig tekstwijzigingen. Wel op meerdere plekken de samenwerking met VRA toegevoegd. Bij succesfactoren in paragraaf 4.1 mobiliteits-management (spreiden en mijden) beter terug laten komen.

Een belangrijk onderdeel van een nadere uitwerking vormt combinatiegebruik van OV met andere diensten. Want de reiziger ziet deze samenhang meestal nog niet. Dit ligt volgens ons vooral aan verkrijgbaarheid, betaalbaarheid en betaalwijze van die andere diensten. Geintegreerde ticketing is eerder uitzondering dan regel, en de marktmacht van OV-vervoerders is groter. Kort gezegd, de aanbieders van deel- en flexvervoer hebben de OV-vervoerder vaak veel harder nodig voor integratie dan vice versa. Daarmee vormt de beschermde positie (exclusief, langjarig concessiemodel) van de ov-vervoerder een belemmering voor de doorgroei van deze andere diensten. Ook in onze organisatie vormt dit een nog uit te werken aandachtspunt. Wij zouden hier graag samen met u aan willen werken. U wilt mogelijk deelfietsen inzetten voor schoolgaande jeugd. Dit is een interessante, maar op dit moment voor de markt onmogelijke business case. Wij vinden dit zeer interessant, en zijn benieuwd hoe u deze business case uit zult werken. Wij bieden u aan (omdat deze maatregel formeel niet gebonden is aan OVopdrachtgeversgrenzen) om dit samen uit te werken, en ook te kijken in welke gevallen dit in Vervoerregiogebied kan werken. Wellicht leidt dit tot een interessantere business case. Voor de Vervoerregio is het thema 'Spreiden en Mijden' erg belangrijk, maar wij zien dit alleen terugkomen bij woon- werkverkeer. Daarmee lijkt het bestaan van een spits als een gegeven te worden omarmd, terwijl de maatschappelijke kosten ervan het hoogst zijn. Juist ook het OV wordt door een hogere spitsinzet maatschappelijk duurder, wat weer ten koste gaat van de mogelijke rol door de rest van de dag heen. Wij bieden aan samen met u na te denken hoe we tot minder spitsreizen kunnen komen -ook in het ov- zodat we financiele middelen efficienter kunnen inzetten. Het valt op dat deze uitwerking verschijnt terwijl er in landelijk verband gesprekken gaande zijn over Publieke Mobiliteit. Het betreft bijvoorbeeld de lezing van en mogelijke aanpassingen van de Wet Personenvervoer 2000 (grondslag OV-taak provincie en Vervoerregio), het organiseren van een wettelijke basis en rolverdeling rondom deelvervoer en flexvervoer, het aanpassen van regelgeving en 'ontschotting van budgetten' omtrent AOV. Door als provincie nu al een Visie vast te stellen neemt u het risico dat de Visie straks niet goed aansluit bij deze ontwikkelingen, of als document onvolledig is. Het zou zelfs kunnen dat u taken toebedeelt krijgt die in dit stuk nog niet goed beschreven staan.	toegevoegd aan paragraaf 4.1. - Antwoord op timing visie: Deze visie is nodig voor de komende aanbesteding. We schrijven op wat we willen. Als er de komende jaren verantwoordelijkheden gaan schuiven, dan maken we daar gebruik van, maar zal niet leiden tot veranderingen in wat we willen, hoogstens in hoe we dat kunnen organiseren. Daarmee behoudt de visie zijn nut. Veel uitwerking moet plaats vinden in de aanbesteding (op basis van huidige spelregels) en pilots (altijd ruimte voor veranderde spelregels).	

Samenwerking Provincie-Vervoerregio In het stuk wordt regelmatig aangegeven dat de Vervoerregio binnen een geografisch deel van de provincie taken uitvoert, die de provincie elders wel uitvoert. Deze scheiding is ten aanzien van het openbaar vervoer ook formeel vastgelegd, maar ten aanzien van deelvervoer en flexvervoer nog niet. Het zou wenselijk zijn om ook daar een dergelijke werkafspraak als overheden over te maken, zolang het Rijk daar nog geen uitspraken over doet. Zoals eerder aangestipt, in bepaalde gevallen lijkt ons een gezamenlijke vorm van aansturing geen probleem, maar eerder een kans. In het OV kennen wij als concessieverleners de nodige zogeheten uitlopers in elkaars gebieden. Het is wenselijk om deze grensoverschrijdende verbindingen in stand te blijven houden. Concessiehouders hebben de neiging om deze verbindingen af te bouwen, of deze uit zichzelf niet verder uit te breiden. Complicerende factor bij concessiegrensoverschrijdende OV-lijnen is dat de concessiehouder tegenwoordig vaak al de kleinste uitbreiding van een uitloper juridisch aanvecht. Deze houding vormt een bedreiging in het verder optimaliseren van het OV. Inzet van lijnbusvervoer op stranddagen kent bijvoorbeeld een risico op botsende commerciële belangen van ov-vervoerders. Een aanzienlijk deel van de strandgasten is immers afkomstig is uit het Vervoerregiogebied. Wanneer je deze wilt verleiden om OV i.p.v. auto te gebruiken zijn directe -concessiegrensoverschrijdende- verbindingen wenselijk. Deze nieuwe uitlopers zullen tot weerstand bij concessiehouders leiden. Wij stellen voor om als overheden samen hier oplossingen in de aansturing van concessiehouders te zoeken. En om samen te werken aan slim plan voor het vervoer van strandgasten per ov naar de Noord-Hollandse kust. U stelt voor om naast onze gemeenschappelijke productformule R-net een tweede productformule voor het overige OV in te voeren. Wij gaan graag met u in gesprek over het hoe en waarom, en de kansen en impact voor onze streekconcessies Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland. Wij stellen voor om gezamenlijk naar handelingsperspectief te zoeken in wettelijke kaders, en concessieafspraken om een flexibeler OV-systeem mogelijk te maken. Waarbij de reiziger zich niet hoeft te vergewissen wie de opdrachtgever van de bus is. Dit strekt zich wat ons betreft ook uit naar tarieven en abonnementen. Door verschillende contracten (met dezelfde opdrachtnemer) zijn verschillende prijzen en geldigheid op dezelfde route binnen Haarlem nu de realiteit, maar daar moeten we van af. De ambtelijke samenwerking tussen provincie en Vervoerregio op de concessieverlenerstaak is op dit moment beter dan ooit, en wij zouden deze op genoemde onderwerpen nog verder willen uitbouwen.	De provincie blijft graag samenwerken met de Vervoerregio in de precieze invulling van publieke mobiliteit op het vlak van lijnen en tarieven. Wij onderschrijven de wens om eerder meer dan minder concessiegrens overschrijdende verbindingen en diensten te willen organiseren. Wij gaan heel graag het gesprek met u aan over verregaande samenwerking en het behalen van deze ambities, o.a. door in de ov-concessies dit goed te regelen.	Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.

Balans onderwerpen binnen het document Zoals eerder gezegd. Het is logisch dat de taakopvatting van de provincie bij het OV in veel groter detail wordt beschreven dan die bij AOV, deel- en flexvervoer. De onderlinge verhouding in aandacht voor de onderwerpen valt alleen wel op. Er zijn meerdere passages waarbij de lezer geacht wordt te begrijpen dat de tekst alleen over het openbaar vervoer (concessiedeel) gaat. Dit veronderstelt dat de onderdelen binnen publieke mobiliteit ongelijk zijn, en het OV het belangrijkst is. Wij willen zoveel mogelijk wegblijven bij dit beeld, en AOV, deel- en flexvervoer een zo groot mogelijke kans geven, naast het ov. Als u deze visie deelt zouden we daarom willen aanbevelen specifieke ov-passages explicieter te maken. Door aan te geven dat de tekst alleen op de ov-rol van de provincie slaat, wordt dan ook meteen duidelijk gemaakt dat de mogelijke equivalenten voor AOV, deel- en flexvervoer nog niet uitgewerkt of zelfs niet-bestaand zijn. Het verschil in mate van uitwerking van de ov-taak in vergelijking met andere diensten vormt op zichzelf een belangrijk signaal. Dit explicieter maken kan volgens ons helpen bij het kweken van begrip bij bijvoorbeeld statenleden en bestuurders van inliggende gemeenten, om taken ten aanzien van deze andere diensten op te adresseren, te beleggen of ter hand te nemen. Naar onze inschatting is het huidige concept ongeveer 70% gericht op de traditionele OV-taak van de provincie, en de overige 30% gaat over AOV, deel- en flexvervoer. Wij zouden willen pleiten voor een andere verhouding, waarin meer recht wordt gedaan aan de kansen, vraagstukken en reeds herkende opgaven bij deze belangrijke bouwstenen. Wij komen graag in contact met u over de uitwerking van de geschetste onderwerpen, naast de al bestaande goede samenwerking op de concessieverlenerstaak.	De visie is bedoeld om het geheel aan publieke mobiliteit als een samenhangend systeem te beschrijven. Sommige delen zijn daarvoor belangrijker of vergen meer aandacht van de provincie. We willen juist niet het onderscheid tussen ov en niet-ov benadrukken. We realiseren ons dat in de uitwerking dit onomkoombaar is. We moeten immers van alles gaan regelen via de ov-concessies en dus via de komende aanbesteding. niet-ov ambities moeten we op een andere manier gaan regelen. We moeten nog gaan bepalen hoeveel van (elk onderdeel van) deze ambitie we gaan realiseren, zowel qua budgetten als ook beleidsinzet. Deze keuze zal de komende tijd bij de uitwerking worden gemaakt.	Beantwoord, geen wijziging in tekst

1. Het regulier openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer staan beiden onder druk. Ik zie daarom graag dat bij de komende concessie dat er meer ingezet wordt op synergie tussen beiden vervoerswijzen. Dit betekent dat er eerst een goede afstemming moet komen tussen beide concessieverleners over de kansen die hier zijn. Deze kunnen dan vervolgens worden meegenomen in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van eisen voor de nieuwe concessie. Dus pak als overheid hier je verantwoordelijkheid ook al valt doelgroepenvervoer “slechts” onder de ambitie van de publieke mobiliteit. Leefbaarheid voldoen aan klimaatakkoord zijn immers ook een wettelijke verplichting van de provincie. Synergie wordt niet bereikt indien beide concessieverleners een samenwerking alleen maar als ambitie hebben en geen van beiden zich verantwoordelijk voelt. 2. De busafstanden door Heemskerk zijn relatief kort. De bus wordt in Heemskerk voor een groot deel ook gebruikt als voor- en natransport naar de NS-stations. Voor Heemskerk is ritfrequentie en voldoende opstaplocaties belangrijker dan een hoge gemiddelde snelheid. Heemskerk is daarmee het meest gebaad bij een lijntype dat ligt tussen plusnet (hoge frequentie) en basisnet (voldoende opstaplocaties). Wij zien graag dat deze tussen liggende variant kan worden aangeboden. 3. Op onderstaand kaart wordt slechts 1 buslijn getekend door Heemskerk, namelijk een plusnetlijn tussen Beverwijk en Castricum. Hoewel dit kaartje nog indicatief is, trek ik hierbij toch aan de bel. Het kaartje wekt de suggestie van verdere verschraling van het busvervoer door Heemskerk. De gemeente Heemskerk wil geen verdere verschraling van het openbaar vervoer in Heemskerk. Heemskerk is voor veel bewoners en werknemers aangewezen op de NS-station Beverwijk, Uitgeest en Castricum. Op al deze stations vertrekken meerdere treinen per uur. Heemskerk wil dan ook de frequentie van de ritten naar deze stations minimaal in de spits 4x/uur en buiten de spits 2x/uur bedraagt. Volgens de huidige definities betekent dit dat er dus ook tussen Heemskerk en station Uitgeest een plusnetlijn nodig is. Daarnaast zal er door Heemskerk ook minimaal één basisnetlijn nodig zijn als opvolging van de huidige lijn72. Om de mensen te verleiden meer gebruik te gaan maken van het openbaar vervoer, zal de ritfrequentie op de basislijnen door Heemskerk verhoogd moeten worden naar minimaal 2x/uur. 4. Heemskerk heeft geen baadt bij een plusnet met slechts 1 of 2 haltes in de gemeente. Voor Heemskerk is fijnmazigheid, ritfrequentie en bereikbaarheid gedurende de gehele dag juist nodig. 5. Ik voel een groot verschil tussen basis en flexvervoer. Ik adviseer daarom deze beide typen van vervoer niet onder één hoofdstuk te plaatsen.	- Antwoord op 1 (synergie ov en doelgroepenvervoer): Doelgroepenvervoer valt via het sociale domein onder de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Voor een deel van de reizigers zou het mogelijk zijn om een Wmo-reiziger te combineren met een ov-reiziger, voor een deel kan dit ook niet. Voor de Nota van Uitgangspunten wordt wel onderzocht of er op voertuig- of chauffeursniveau mogelijk slimme combinaties en samenwerkingen te maken zijn. Er zijn tot nu geen goede pilots of voorbeelden hiervan. We kiezen niet voor inzet op integratie voor de komende aanbesteding. Wel willen we mogelijkheden verkennen en volgen we de initiatieven in het land (b.v. West-Brabant). - Antwoord op 2 (tussenliggende variant): Het basisnetwerk heeft een minimumfrequentie van 1 keer per uur. Waar dit, gezien de reizigersvraag, logisch is om te verhogen, kan worden besloten om een buslijn vaker te laten rijden. Deze frequentie wordt jaarlijks herijkt, op basis van de vervoersvraag. Mogelijk kan ook investeren in het fietsnetwerk en fietsenstallingen naar en bij het station zinvol zijn. Dit is uitwerking in de volgende fase. - Antwoord op 3 (verschraling): Hoe het busnetwerk in Heemkerk eruit komt te zien is uitwerking (volgende fase). De vraag is of er een plusnet naar Castricum én Uitgeest nodig is, aangezien op beide station treinen in dezelfde richting vertrekken. We garanderen niet dat er geen verandering in het busnet gaat plaatsvinden. - Antwoord op 4 (plusnet meer haltes): Hoeveel haltes een plusnetlijn heeft is uitwerking. Hiervoor stellen we geen normen die overal gelijk moeten zijn. Mogelijk is het voor Heemskerk zinvol om juist meer haltes te bedienen. Dit wordt verder concreet in de uitwerking in de volgende fase. - Antwoord op 5 (basis en flex): Het Basisnet en Flexvervoer zijn beide vormen van vraagvolgend vervoer naast en aanvullend op het hoogwaardig ov en worden daarom in één laag behandeld. Daarbinnen worden ze apart toegelicht. Afhankelijk van de situatie (uitwerking) kunnen ze naast elkaar bestaan, maar veelal is het of-of. Voor Rnet en Plusnet is het altijd of-of. Het zijn dus geen aparte lagen. - Antwoord op 6 (tarieven): Via OV-pay wordt gewerkt aan een systeem waarbij het gunstigste tarief gedurende de maand wordt bepaald. Naarmate je vaker reist, wordt de ritprijs daardoor lager. Of mensen dit te hoog vinden is een ander vraagstuk. Reizigersopbrengsten zijn een belangrijk onderdeel van de bekostiging van het OV. Structureel lagere tarieven zet druk op het voorzieningenniveau. Bovendien kunnen veel mensen de tarieven wel betalen of vergoed de werkgever dit. We willen daarom voor de tarieven onderzoeken of er iets nodig is voor reizigers met	Beantwoord, geen aanvullende wijzigingen in de tekst nodig

Naar mijn idee zijn er de volgende vier lagen van busvervoer: • R-net • Plusnet • Basisnet/buurtbus • Flexnet 6. De woon-werkreiziger vindt ook de tariefstelling belangrijk. Nu er minder dagen per week op kantoor wordt gewerkt zijn maand-/jaarkaarten veelal niet meer concurrerend met autokosten. Er is een nieuw product nodig om de reiziger die 2 à 3 maal per week naar kantoor reist te verleiden gebruik te maken van de bus. 7. Investeringen: op voorhand wil ik al aangeven dat Heemskerk graag de huidige halteplaatsen behoudt. Verplaatsing hiervan leidt immers tot kapitaalvernietiging en nieuwe investering van Heemskerk. Daarnaast wordt de openbare ruimte in Heemskerk steeds schaarser, waardoor nieuwe halte locaties veelal moeilijk inpasbaar zijn. 8. Het STOMP-principe is op zich een mooi uitgangspunt, maar er is een groep reizigers die (af en toe) aangewezen is op openbaar vervoer en niet goed meer uit de voeten komt per voet of fiets (al dan niet afhankelijk van het weer) en ook niet direct gebruik kan maken van Wmo-vervoer. Voor deze reiziger dient de basis op orde te zijn, anders is de keuze naar de auto snel gemaakt. 9. De visie is in mijn ogen erg geschreven vanuit het oogpunt van stedelijk en landelijk gebied en houdt daardoor te weinig rekening met de tussenliggende variant (de categorie waartoe Heemskerk behoort).	lagere inkomens. - Antwoord op 7 (halteplaatsen): De precieze lijnen en haltes worden bij de invulling van de concessie bepaald. De intentie is niet om overal nieuwe haltes te plaatsen. - Antwoord op 8 (basis): Reizigers die niet zelfstandig met de fiets of te voet naar de halte kunnen reizen, en ook niet in aanmerking komen voor Wmo-vervoer, kunnen in de meeste gevallen gebruik maken van Flexvervoer. In paragraaf 2.3 is hier extra toelichting over opgenomen. Het zal ook niet altijd nodig zijn om te voorkomen dat mensen van de auto gebruik maken. - Antwoord op 9 (tussenliggend): De visie biedt handvatten voor landelijk én stedelijk gebied. We hebben hier echter geen definitie voor. Als Heemkerk er tussen in zit, dan biedt de visie ook voor Heemkerk voldoende mogelijkheden.	

1. BRT en buslijnen We zijn verheugd in de visie te lezen dat de provincie inzet op BRT en overige (H)OV-lijnen. Echter wij missen een concrete ambitie, met name op het gebied van het regionale busvervoer en in de uitwaaiering van de grote lijnen en deelmobiliteit. Zo is Heemstede geconfronteerd met een afname van dienstregeling van RNet 340 (Uithoorn-Haarlem). Wij zullen in de gezamenlijke propositie van Zuid-Kennemerland voor de concessie Zuid-Kennemerland-IJmond en Amstelland-Meerlanden aangeven dat de frequentie van deze buslijn terug moet gaan naar de oorspronkelijke frequentie (nu: 4 keer per uur. Was: 8 keer per uur). Naast de 340 zouden wij ook graag zien dat het gehele busnetwerk in Heemstede wordt verbeterd. Wij weten dat de provincie Noord-Holland zich sterk maakt om het(H)OV in de provincie op het huidige niveau te behouden en het liefst zelfs laat groeien. Dit is echter niet terug te lezen in de Visie. Ook al is het een Visie voor het onderwerp Deelmobiliteit, geldt dat we nog detaillering/-zicht op concrete invulling missen. Wij zouden graag in de Visie terugzien dat wij voor deelmobiliteit kunnen rekenen op hulp en/of stimulering vanuit de provincie Noord-Holland. En niet uitsluitend deelfietsen (waar de visie op inzet) maar ook de inzet van deelauto's en deelscooters. In maart 2024 zal naar verwachting de Nota Parkeernormen Heemstede worden vastgesteld waarin rekening gehouden wordt met reductiemogelijkheden bij inzet van deelmobiliteit in de brede zin van het woord. Hiermee willen wij Heemstede leefbaar en bereikbaarheid houden en bijdrage aan de uitvoering van de Woonvisie Heemstede. Tot slot is het in stand houden van het doelgroepenvervoer (toegankelijk OV) essentieel. In de Visie wordt aangegeven dat het doelgroepenvervoer een taak is van de gemeente. Echter zonder concrete invulling, hulp en/of stimulering van de provincie Noord-Holland zal dit een opgave worden die nauwelijks uitvoerbaar zal zijn. Enerzijds omdat het aantal reizigers toe neemt door vergrijzing en het langer zelfstandig wonen, anderzijds zien wij dat buslijnen versoberd worden (zoals bijvoorbeeld RNet 340) en er een tekort aan personeel is voor de uitvoering van dit vervoer. Hierdoor wordt het steeds lastiger voor inwoners van Heemstede zich te verplaatsen naar het regulier OV, waardoor de toegankelijkheid van OV voor gebieden met vervoersarmoede niet gewaarborgd kan worden. Elke inwoner van Heemstede moet zo zelfstandig mogelijk kunnen reizen.	- Antwoord behouden huidig niveau: De insteek voor publieke mobiliteit is om het aanbod in de gehele provincie beter op de vraag te laten aansluiten. Dat kan soms betekenen dat bestaande lijnen een andere invulling krijgen en bijvoorbeeld een andere route rijden, gecombineerd worden met een andere lijn, een hogere of lagere frequentie krijgen, of met een ander soort dienst worden ingevuld (bijv. van Basisnet naar Flex of van Basisnet naar Plusnet). We kunnen niet garanderen dat het huidige voorzieningenniveau behouden kan blijven, maar de nieuwe invulling van publieke mobiliteit geeft een breder palet aan mogelijkheden om mobiliteit aan te kunnen blijven bieden, ook bij een beperktere vraag. Soms wordt het aanbod meer, soms minder en vaak 'anders'. Overigens is de afgelopen jaren ook afgeschaald vanwege personeelstekorten. Dit is hopelijk een tijdelijk probleem, maar zal ook op lange termijn wel een beperkende rol blijven spelen. - Antwoord deelmobiliteit: In paragraaf 3.1 is hierover het volgende toegevoegd over de rol van de provincie: De provincie heeft een rol in het ontwikkelen van hubs op plekken waar zij wegbeheerder is en het organiseren van uniforme vindbaarheid en boekbaarheid van het aanbod van deelmobiliteit. Daarnaast kan ze een rol spelen in het collectief inkopen van deelmobiliteit waar de markt dit niet uit zichzelf aanbiedt, maar alleen in samenwerking met gemeenten. Het gaat hierbij nadrukkelijk om deelmobiliteit als onderdeel van publieke mobiliteit met de focus op de ketenreis. Bovendien zien wij dit als samenwerking tussen provincie en gemeenten, ook financieel. - Antwoord doelgroepenvervoer: Doelgroepenvervoer is inderdaad de verantwoordelijkheid van gemeenten, onder andere omdat de gemeente de doelgroepen kent. Wij denken dat het basisnet/flexvervoer leidt tot een betere toegankelijkheid, ook als er minder reguliere buslijnen rijden. We hopen dat daarmee publieke mobiliteit voor zoveel mogelijk mensen te gebruiken is. Er zullen echter altijd doelgroepen blijven die hier geen gebruik van kunnen maken.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

2. Concessies en Plusnet De visie geeft aan dat de provincie met de vervoerregio Amsterdam wil samenwerken om in alle delen van de provincie een vergelijkbaar kwaliteitsniveau voor publieke mobiliteit te organiseren. Wij zijn zeer content met dit uitgangspunt. Voor de gemeente Heemstede is dit van groot belang. Enerzijds vanwege onze centrale (doorvoer) ligging omdat diverse bussen de bereikbaarheid van buurgemeenten ten noorden van Heemstede en de verbinding naar zuidelijke en omliggende gemeente moeten waarborgen. Zoals eerder aangegeven is een belangrijkere verbinding (RNet 340) sinds de zomer 2023 afgewaardeerd naar vier keer per uur in plaats van acht keer per uur. Maar anderzijds hebben we ook concrete vooruitzichten nodig op rechtstreekse oost-west verbindingen zoals tussen Intercity station Heemstede-Aerdenhout en de in ontwikkeling zijnde OV Hub Nieuw Zuid in Haarlem. Deze is essentieel voor de bereikbaarheid van Heemstede. Een goed dekkend OV kan daarnaast ook bijdragen aan de verlaging van de te zware verkeersintensiteiten op de N201 in Heemstede. De N201 is zoals u weet een belangrijke doorgaande verkeersader door de kern van Heemstede heen waar reeds nu te hoge intensiteiten gemeten worden en verder dicht slipt. Heemstede heeft hiervoor een eerste aanzet in de gezamenlijke propositie voor de concessie Zuid-Kennemerland-IJmond en zal dit ook doen voor de concessie Amstelland-Meerlanden. Buslijnen worden nu onderverdeeld in hoogwaardig OV (HOV) en OV. In de Visie wordt gesproken over een nieuw te introduceren “Plusnet”. Plusnet zit tussen de twee andere varianten in. Plusnet is voor de gemeente Heemstede een nieuw begrip. Wij vragen ons dan ook af in hoeverre onze gezamenlijke propositie beïnvloed wordt door deze nieuwe variant: wij hebben in onze input voor de propositie geen rekening gehouden met het ‘nieuwe’ Plusnet. Dit kan onze input voor de propositie veranderen, zeker omdat in de Visie gesproken wordt dat enkele haltes in het Plusnet worden vormgegeven als hubs. Deze vormen een toegangspoort tot of overstap naar het Plusnet, met parkeervoorzieningen voor fiets en auto en een aanbod van deelmobiliteit voor voor- en natransport. Wat betekent dit voor de gemeente Heemstede en welke kansen en mogelijkheden biedt dit ons? Maar ook: krijgt Plusnet een eigen bustype? Hoe sluit dit dan aan op de netwerken van de vervoerregio Amsterdam? En hoe werkt dit met de voorrang bij kruisingen in Heemstede, die volgens de Visie ook aan buslijnen behorend tot het Plusnet gegeven dient te worden?	Het Plusnet is vergelijkbaar met R-net, maar rijdt op andere plekken en vaak met een lagere frequentie dan voor R-net vereist is. Het is dus onderdeel van het HOV, en is geen tussenliggende laag. De uitwerking van de visie zal plaatsvinden in de NvU en het PvE van de komende aanbesteding. Het kaartbeeld is daarom slechts indicatief.	Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.

3. Afstand haltes In de visie staat dat een afstand van minimaal twee kilometer aangehouden wordt tussen de haltes van HOV en Plusnet (in binnensteden mogelijk iets korter). Met het oog op een bereikbaar Heemstede voor alle inwoners willen wij u graag meegeven dat, waar mogelijk, de afstand van twee kilometer binnen de gemeentegrens Heemstede (binnenstedelijk) losgelaten kan worden en toegestaan wordt dat een afstand korter is dan twee kilometer.	Waar het gezien de vervoersvraag of bestemmingen logisch is kunnen haltes dichter op elkaar liggen. Uitgangspunt hierbij is wel dat het Plusnet een hoge frequentie aan kan houden. Hoe dit precies uitpakt is uitwerking in de komende fase. Hierbij spelen afwegingen als of een lijndeel een meer verbindende of ontsluitende functie heeft en of het een uiteinde van een lijn betreft.	Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.
4. Maximum snelheid De Visie gaat niet in op de maximale snelheid van de wegen waar het (H)OV over moet rijden en/of de gewenste snelheid voor het (H)OV. Wij houden bij onze herinrichtingen nadrukkelijk rekening met toekomstig (H)OV mogelijkheden en gaan ervan uit dat het vastgestelde Weg Categorisering Plan Heemstede (WCP) geen nadelige effecten zal hebben ten aanzien toekomstige (H)OV verbindingen in Heemstede. We houden hier voortdurend contact met de provincie over en de gezamenlijke buslijnenpropositie uit de regio Zuid-Kennemerland komt voor de zomer 2024 naar u toe. We horen graag spoedig na ontvangst uw reactie hierop en gaan wij graag met elkaar in overleg om te mogelijkheden te bespreken.	Fijn om hierover in contact te blijven. Dit is uiteraard een aandachtspunt voor alle gemeenten.	Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.
5. Online reisinformatie Als laatste willen wij graag de aandacht voor de in de Visie genoemde website en app waar alle actuele reisinformatie terug te vinden zal zijn. Onze zorg is of deze informatie ook toegankelijk wordt voor mensen die geen toegang hebben tot deze ene app of website.	Reizigers die geen gebruik kunnen maken van een app of website kunnen ook telefonisch reisinformatie opvragen of een reis plannen, zoals is beschreven in paragraaf 4.1. Ook is informatie beschikbaar op stations, hubs, haltes en in voertuigen.	Beantwoord, geen aanpassing aan tekst nodig.

Toelichting - Op 12 december 2023 heeft de provincie Noord-Holland de conceptvisie publieke mobiliteit 2024-2034 voor reactie vrijgegeven en Samenwerkingsverband DOVA gevraagd om op deze conceptvisie te reageren. - Met veel interesse hebben we van de conceptvisie kennisgenomen. We maken graag gebruik van de mogelijkheid om op deze conceptvisie te reageren. Desondanks had het ons passender geleken om eerder in het proces betrokken te worden voor een intercollegiale toetsing in een informele setting. - Deze reactie is afgestemd met de decentrale overheden die deelnemen aan het netwerk publieke mobiliteit. Met deze reactie richten we ons op een inhoudelijke reactie. Decentrale overheden kunnen ook als belanghebbende een aanvullende reactie toesturen. *Inhoudelijk op hoofdlijnen* - De visie is sterk en duidelijk opgebouwd. De opbouw 'waarom, wat en hoe' maakt de visie op publieke mobiliteit duidelijk en maakt het visiedocument prettig leesbaar. - Het is mooi om te zien hoe verschillende deelonderwerpen, zoals toegankelijkheid, hubs en buitenpoorten, in deze visie een plek krijgen. De visie op publieke mobiliteit is een combinatie van 'wat er al is' en 'waar de provincie naartoe wil'. Daarmee zet de provincie Noord-Holland een ambitieuze én praktische visie neer. - De uitwerking van verschillende reizigers, hun kenmerken en reiswensen helpt als toetssteen om de uitwerking van publieke mobiliteit te kunnen toetsen. Het is echter onduidelijk hoe vanuit deze reizigerswensen is gekomen tot een ordening met uitspraken over onder andere de kwaliteit van het ov en flexvervoer (blz. 17 t/m 19). In aanvulling daarop zullen er naar verwachting ook dilemma's in de keuzes spelen, bijvoorbeeld tussen flexibiliteit en toegankelijkheid/eenvoudigheid. Is het mogelijk om deze overwegingen beter toe te lichten? - In deze visie wordt publieke mobiliteit niet vanuit het gehele mobiliteitssysteem benaderd. Ov (en aanvullende collectieve vraaggerichte diensten) blijft dominant. Vooral bij de uitwerking (hoe) wordt de scope smaller. De meerwaarde van publieke mobiliteit ligt in de samenhang óók met knooppunten en hubs, reisinformatie, apps, deelmobiliteit, doelgroepenvervoer en meerijddiensten, maar wordt beperkt beschreven. Het is onmogelijk om publieke mobiliteit primair vanuit een OV-insteek te organiseren. - In figuur 9 (blz. 20) wordt een onderscheid gemaakt van verschillende vormen van vervoer. Dit wordt in tabel 1 (blz. 23) verder uitgewerkt. Hoe verhouden deze uitwerkingen zich tot elkaar? Deelmobiliteit wordt wel genoemd op blz. 23, maar niet op blz. 20. Anderzijds wordt op blz. 20 wel gesproken over buurtbussen, lokale initiatieven en flex-/OV-taxi, maar deze komen niet terug op blz. 23. Daarmee is onduidelijk hoe de provincie deze onderdelen wil (laten) organiseren: wel of geen onderdeel van de OV-concessie? Zo niet, wat wel? Daarmee blijft de visie nog erg algemeen en is onduidelijk	- Antwoord op uitwerking reizigerswensen: Er zitten in reizigerswensen inderdaad dilemma's. We hebben dan ook niet zozeer een uitgebreide analyse gemaakt, maar deze reizigerswensen meegenomen in de keuzes voor de systeemopbouw, ook rekening houdend met wat er al is, en wat financieel en qua markt haalbaar lijkt. Daarbij speelt ook nog dat voor het onderdeel Flex en ook wel deelmobiliteit in landelijk gebied er geen kant en klare oplossingen zijn. Daarin zal eea ontwikkeld en uitgeprobeerd moeten worden, waarbij we de reizigerswensen uiteraard meenemen, maar ook als onderdeel van een bredere afweging. - Antwoord op mobiliteitssysteem: De visie legt in de uitwerking de nadruk op de verantwoordelijkheid en het belang van de provincie, die zich inderdaad beperkt tot het ov, flexvervoer en een deel van deelmobiliteit, met als uitgangspunten dat iedereen die niet met de auto of fiets wil of kan reizen, toch kan reizen. Daarom hebben we een breed palet aan vervoersmogelijkheden opgenomen in de visie. Voor de komende ov-aanbesteding hebben we hiermee een duidelijk kader geschetst (de uitwerking moet nog plaatsvinden). Voor onderdelen als hubs, flexvervoer en deelmobiliteit weten we nog weinig. Hiervoor zal eerst meer uitgezocht moeten worden. Dit is minder urgent, omdat het grotendeels niet via de ov-consessie zal worden geregeld. - Antwoord op figuur en tabel: De figuur beschrijft de twee lagen zoals beschreven in hoofdstuk 2 gerelateerd aan de ov-concessie. De tabel beschrijft het gehele systeem van publieke mobiliteit, dus incl. deelmobiliteit. Deelmobiliteit gaan we niet via de ov-concessie regelen. - Antwoord op gebruikers doelgroepenvervoer: De doelgroepen zijn opgebouwd vanuit reismotieven, zoals in paragraaf 2.2 nu scherper is toegelicht. Gebruikers van doelgroepenvervoer hebben grotendeels dezelfde reismotieven als hier beschreven. In de uitwerking zullen we meer inzoomen op wat de het palet aan vervoersystemen kan bijdragen aan de vervoerbehoefte van het doelgroepenvervoer en andersom, welke eisen we dan moeten meegeven om voldoende interessant te kunnen zijn. - Antwoord kaderstellende rol: De provincie heeft een belang bij deelmobiliteit maar geen wettelijke rol. De provincie zal dus geen kaders stellen. Als de provincie wel deelmobiliteit gaat organiseren, dan zal via af te sluiten contracten eisen worden gesteld. Dat is geen kader, maar een uitvraag. - Antwoord op toegankelijkheid: Uiteraard moet het volledige systeem van publieke mobiliteit toegankelijk zijn. Dit is in paragraaf 2.2 en 2.3 nog sterker benadrukt.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst. Figuren zijn aangepast.

wat reizigers straks mogen verwachten. - Voor reizigers die nu gebruik maken van doelgroepenvervoer is publieke mobiliteit zowel en kans als een bedreiging. Deze reizigers kunnen (in sommige situaties) ook gebruik maken van het reguliere ov. We missen deze reizigers in de reizigersprofielen en adviseren om de kansen in de combinatie doelgroepenvervoer en ov en de benodigde afstemming met gemeenten en vervoerders één slag dieper uit te werken. - De provincie ziet voor deelmobiliteit, carpoolen en taxi een rol voor de markt. Tegelijkertijd heeft de provincie een ambitie en kaderstellende rol, ook om de doelstellingen uit het Perspectief Mobiliteit (verminderen, veranderen en verbeteren) te realiseren. We zijn erg benieuwd hoe de provincie Noord-Holland hier invulling aan wil geven. - Er wordt gesteld dat hoogwaardig ov (trein en bus) toegankelijk is. Reizigers met een (motorische) beperking zijn vaak afhankelijk van ov. Voor hen is het wenselijk dat het gehele publieke mobiliteitssysteem ook buiten de bedieningstijden van hoogwaardig ov toegankelijk is. We vragen daarom aandacht voor de toegankelijkheid van basisnet en flex. - Voor veel decentrale overheden is publieke mobiliteit een nieuw onderwerp, waarop we pionieren en ontdekken. We adviseren om in de visie te benoemen dat er monitoring, evaluatie en kennisdeling met andere partijen plaatsvindt, zodat we van elkaar kunnen leren.	- Antwoord M&E en kennisdeling: In H3 na de tabel is hiervoor een nieuwe paragraaf toegevoegd.	

In dit advies maken wij graag van de mogelijkheid gebruik de visie verder aan te scherpen. De ambitie die u heeft om Publieke Mobiliteit een volwaardig alternatief te laten zijn van de particuliere auto vinden wij lovenswaardig. Hiertoe wordt Publieke Mobiliteit onderverdeeld in een Plusnet, een Basisnet en een Flexnet. Het Plusnet is naar onze mening vergelijkbaar met R-net: gestrekte lijnen met weinig haltes. Voor woon-werk vervoer kan dit een aantrekkelijk alternatief voor de auto zijn en ook voor woon-school vervoer biedt dit perspectieven. Het Plusnet krijgt in de visie dan ook ruim de aandacht. Het Basisnet en in sterkere mate het Flexnet daarentegen krijgen veel minder aandacht. Het Basisnet bevat in grote lijnen de traditionele streeklijnen die nu al vaak een kwijnend bestaan leiden. Het Basisnet wordt in de visie min of meer gelijkgesteld aan het Flexnet ('Basisnet wordt ingevuld met lijnbusdiensten of buurtbussen….'; 'Een alternatief is de inzet van Buurtbussen'; 'voor zeer kleine stromen …..is Flexvervoer voorzien'). Wij zien hier het gevaar van een 'race to the bottom'. Nu al zien we dat streeklijnen worden omgezet naar buurtbussen, waar vrijwilligers het werk van professionele chauffeurs, mogen uitvoeren. Zie lijn 407 in NHN, waar de vrijwilligers zich eigenlijk onbetaalde krachten van Cxx voelen en de animo om vrijwilliger te worden tanende is. Wij adviseren om ook het Basisnet duidelijk te definiëren, zodat er sprake is van een samenhangend netwerk. Tegelijkertijd wordt veel ingezet op deelmobiliteit als aanvulling op het ov en als onderdeel van de Publieke Mobiliteit. In de visie heet het dat 'soms is deze reismogelijkheid aantrekkelijker en kosteneffectiever dan ov. Onze vraag is: voor wie? Het zal zeker voor de provincie of de vervoerder voor dunne stromen of 'the first or last mile' kosteneffectiever zijn, maar is het ook voor de reiziger aantrekkelijker? Naar onze mening wordt hier te gemakkelijk vanuit gegaan dat iedereen wel kan fietsen. Er zijn groepen voor wie de fiets geen alternatief is. Dat kan zijn vanuit mobiliteits beperkingen, mentale beperkingen, leeftijd en financiële beperkingen (een ov-fiets kost al 4,95 per dag en commerciële deelfietsen zullen niet veel goedkoper zijn, zeker niet in landelijke gebieden). Dat wil niet zeggen dat wij tegen deelmobiliteit zijn, integendeel, maar het moet een duidelijk onderdeel zijn van het Flexnet, niet als vervanger van het Flexnet, want dan ontstaat naar onze mening ook hier het gevaar dat groepen uitgesloten worden. In de aanbiedingsbrief wordt gesteld dat bussen niet meer bij scholen zouden moeten halteren, aangezien scholieren wel zouden kunnen fietsen. Hiermee worden groepen scholieren die dat niet kunnen uitgesloten. Dat kan niet de bedoeling zijn. Er zijn scholieren die ver weg wonen, die fysiek of geestelijk slecht in staat zijn te fietsen, een	- Antwoord op beschrijving Basisnet: Hoofdstuk 2 is anders opgebouwd, om de verhouding tussen de verschillende onderdelen van publieke mobiliteit beter weer te geven. Basis en Flex is een volwaardig systeem naast hoogwaardig ov. Het heeft alleen andere eigenschappen. Ze staan ook naast elkaar in de figuren. - Antwoord positie Flexvervoer: In paragraaf 2.1 en 2.3 is meer aandacht besteed aan de rol van Flexvervoer, o.a. als alternatief voor deelmobiliteit of voor mensen die niet makkelijk te voet of per fiets kunnen reizen. In paragraaf 4.1 is het belang van een geïntegreerde reisplanner aangescherpt.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

gevaarlijke weg zouden moeten fietsen, enz. Bovendien geldt hier zeker het motto ‘jong geleerd, oud gedaan’. Als scholieren tijdens hun schooltijd niet met de bus kennismaken, zullen ze dat niet gauw later doen. De suggestie dat scholieren ook van deelfietsen gebruik kunnen maken, vereist wel dat er (ook op de piekmomenten) altijd voldoende deelfietsen aanwezig zijn. Of een commerciële aanbieder dat waar gaat maken is zeer de vraag.

Wij adviseren meer in te zetten op het Flexnet, en niet uit te gaan van een ‘mooie aanvulling voor als de vervoervraag klein is’, zoals in de visie wordt gesteld, maar dat het Flexnet zich ontwikkelt tot een hoogwaardig, vraagafhankelijk vervoer. Er zijn inmiddels in binnen- en buitenland goede voorbeelden (Texelhopper, Hubtaxi, Arriva Vlinder, Hoppin (de Lijn)). Apps, zoals de VIA app kunnen hierbij een belangrijke rol spelen.

Wij adviseren tevens de mogelijkheden te onderzoeken om het WMO vervoer te betrekken bij de invulling van het Flexnet. Wij beseffen dat hier wat hobbels te overwinnen zijn (gemeenten zijn verantwoordelijk voor WMO vervoer; provincie voor openbaar vervoer), maar dit mag geen belemmering zijn samenwerking in enigerlei vorm aan te gaan. In de concessie GV wordt hier al naar gekeken.

Belangrijk hierbij is dat het flexvervoer, maar ook de deelvervoer reis mogelijkheden, in de reisplanners meegenomen worden, zodat ook mensen van buiten van deze vervoersmogelijkheden gebruik kunnen maken en daarmee het gebruik kunnen vergroten. De NS
Reisplanner, OV9292 en Google Maps doen dit al gedeeltelijk, maar er is nog geen Reisplanner die het totaalaanbod weergeeft. In het buitenland heeft o.a. de Lijn met de Hoppin app een planner waar deelvervoer goed geïntegreerd is. Wij adviseren de provincie om hier een actieve rol in te spelen.

U stelt dat de provincie in het kader van het Masterplan Wonen vooral inzet op woningbouw bij OV locaties. Dat ondersteunen wij, omdat dit onnodige mobiliteit tegengaat en de afhankelijkheid van de auto kan verminderen. Ook kan dan makkelijker ingezet worden op deelmobiliteit. Maar ook hier geldt dat voor bepaalde groepen die deelmobiliteit geen optie is er dus ook in dit soort locaties een vorm van vraagafhankelijk Flexvervoer beschikbaar moet zijn, en wel vanaf het moment dat de eerste woningen worden opgeleverd. Als dat niet het geval is, zal toch voor de (tweede) auto gekozen worden.

U heeft aangegeven dat er op basis van de vast te stellen visie geen uitvoeringsagenda komt, maar dat de visie geconcretiseerd gaat worden in de nota van uitgangspunten voor het PvE van de nieuwe concessies. Wij denken daarbij graag met u mee.

Hoewel het enigszins benoemd is in de visie, vragen wij als landelijke gemeente met name aandacht voor openbaar vervoer in de kleine kernen. Een kern van ongeveer minimaal 1000 inwoners moet wat ons betreft voorzien worden van enige vorm van openbaar vervoer. In onze gemeente heeft bijvoorbeeld Spierdijk wat een kern is van ongeveer 1500 inwoners geen openbaar vervoer. Wij gaan ervan uit dat bij de verdere uitwerking van de visie een kern als Spierdijk voorzien wordt van openbaar vervoer.	De ambitie van de provincie is dat iedereen in Noord-Holland van publieke mobiliteit gebruik kan maken. De precieze uitwerking hiervan gebeurt in de concessie.	Beantwoord
Opmerkingen publieke mobiliteit • Algemeen o Er staat best veel herhaling het in het stuk, kan het stuk korter, waardoor het (nog) beter leesbaar wordt? o Met een vergrijzende bevolking is het goed om de wensen en belangen maar ook de beperkingen van ouderen goed mee te nemen in de aanbesteding. o In figuur 6 valt Doelgroepenvervoer onder de ambitie publieke mobiliteit. Als deze meer richting de wettelijke verantwoordelijkheid van de provincie zou kunnen opschuiven, dan is doelgroepenvervoer misschien beter te combineren met openbaar vervoer en kan er mogelijk een efficiencyslag en daarmee een kostenbesparing gerealiseerd worden. Bovendien sluit dit goed aan op het uitgangspunt dat publieke mobiliteit voor iedereen is. • Toegankelijkheid o In het stuk staat veel over fysieke toegankelijkheid. Maar toegankelijkheid is meer dan alleen fysiek. Toegankelijkheid ouderen, laaggeletterden, digibeten, mensen met mentale uitdagingen etc. etc. is ook belangrijk. Dit wordt wel op meerdere plekken genoemd (zoals bellen i.p.v. een app), maar lijkt ons goed om naast de fysieke toegankelijkheid ook de andere vorm van toegankelijkheid een prominentere plek te geven in het stuk. o Het lijkt ons een goed streven om sommige (!) reizigers die nu in het doelgroepenvervoer zitten actief te stimuleren en helpen om gebruik te maken van het reguliere vervoer, door bijvoorbeeld aanpassingen en coaching.	- Antwoord algemeen: We hebben gekozen om de principes uitgebreid uit te leggen, soms levert dat wat herhaling op. Voor het compacte verhaal is de samenvatting opgesteld. De doelgroepen zoals omschreven in paragraaf 2.2 gaan uit van reismotieven en omvatten alle leeftijden. In de nieuwe versie is dit explicieter benoemd. Ook zijn ouderen in het kader over toegankelijkheid meegenomen. Doelgroepenvervoer valt onder de verantwoordelijkheid van gemeenten. Wel onderzoekt de provincie, in afstemming met gemeenten en vervoerders, naar synergiemogelijkheden tussen doelgroepenvervoer en Flexvervoer, bijvoorbeeld door voertuigen voor doelgroepenvervoer op andere momenten in te zetten voor Flexvervoer. - Antwoord toegankelijkheid: In de nieuwe versie is in paragraaf 2.3 toegankelijkheid uitgebreider toegelicht. Een toegankelijk systeem kan zorgen dat sommige reizigers die nu op Wmo-vervoer zijn aangewezen, makkelijker gebruik kunnen maken van reguliere publieke mobiliteit.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

Vragen over publieke mobiliteit • Flex bedieningstijd 06-01.00. o Geldt dit voor alle inwoners? Of alleen de plekken waar haltes zijn? • Hubs o Zijn er minimale eisen aan hubs? o Er gaat ook HOV vervoer over rijkswegen, (A7, N99). Worden die ook verplicht tot het maken van hubs? • HOV Buslijn 350 o Welke rol speelt HOV buslijn 350, die valt onder de concessie van Friesland en in die concessie staat dat die minimaal 1x in het uur rijdt. • Frequentie o De verhoging van de frequentie gaat in bij de nieuwe concessie. In hoeverre is het mogelijk om ook al voor die tijd de frequentie te verhogen op het toekomstige plusnet? • Plusnetlijn o Op pagina 14 staat het volgende; Basisnetlijn doorgroeien naar een Plusnetlijn (en omgekeerd). In welke gevallen kan een plusnetlijn teruggedraaid worden naar een basisnetlijn? • Deelvervoer o Betreft deelauto's. Aan de ene kant geven jullie aan dat jullie niet over de deelauto's gaan, maar aan de andere kant geven jullie aan dat jullie in landelijk gebied wel deelmobiliteit kunnen contracteren. Wat zijn de concrete doelen van deelvervoer in landelijk gebied? Betaald de provincie dit? Welke toekomst hebben de Mobipunten?	- Antwoord Flex bediening: Flexvervoer is gekoppeld aan hubs en ov-knooppunten. Een inwoner in provincie Noord-Holland kan met Flexvervoer tussen 6:00 en 1:00 van en naar een hub of ov-knooppunt worden gebracht. Als het Basisnet op dat moment niet rijdt of op die plek niet rijdt, dan zal een vorm van Flexvervoer beschikbaar zijn. Ook hiervoor geldt: vraagafhankelijk. - Antwoord hubs: Voor de eisen aan hubs volgen we de hubstrategie, specifiek voor streek- en regiohubs. Daarbij moeten, zoals in paragraaf 2.3 beschreven, o.a. voldoende parkeer- en laadvoorzieningen aanwezig zijn, een aanbod van deelmobiliteit en goede wachtvoorzieningen. De komende tijd werkt de provincie dit verder uit, waar nodig in samenwerking met gemeenten. Hubs hebben vooral functie als toegangspoort tot het Plusnet, langs rijkswegen is dit waarschijnlijk niet van toepassing. Mocht dit toch in de uitwerking het geval zijn, dan gaan we het gesprek aan met Rijkswaterstaat. - Antwoord op 350: Voor provinciegrensoverschrijdende lijnen stemmen we af met de buurprovincies. - Antwoord frequentie: In principe kunnen elk jaar via het vervoerplan wijzigingen worden doorgevoerd. Uiteraard moet daar wel budget voor zijn. - Antwoord Plus naar Basis: Als een Plusnetlijn te weinig wordt gebruikt, kan het in sommige gevallen logischer zijn om bijvoorbeeld de frequentie wat te verlagen, om zo met een vollere bus te kunnen rijden. Of dit nodig is wordt jaarlijks samen met de vervoerder geëvalueerd. - Antwoord deelvervoer: Met de visie geeft de provincie aan dat zij dit belangrijk vindt. Hoe dit eruit komt te zien, hoe dit te organiseren en hoe dit te bekostigen moet eerst verkend worden. In de regio Gooi en Vecht vindt als eerste een verkenning plaats.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

Per gemeente Hollands Kroon • Figuur 8 ; Er missen een aantal lijnen van de Basis en Flex. Namelijk van alle kernen van Hollands Kroon richting een OV Hub. Daarnaast mist er een goede verbinding tussen Wieringen en station Anna Paulowna en mist er een goede verbinding tussen Nieuwe Niedorp / Winkel richting een station en voorzieningen. Schagen • De (jarenlange) geuite wens is dat Petten via het basisnet of flex ook een verbinding met Schagen krijgt. Hoe kijkt de provincie hier tegenaan? • De wens is dat Waarland via het basisnet of flex ook een verbinding met Schagen behoudt. Dit ter versteviging van de regio. Hier wordt ook de komende jaren flink gebouwd. Texel • Figuur 8 ; er mist een plaatje voor het Voortgezet Onderwijs op Texel (er is een middelbare school in Den Burg).	De kaart is indicatief. Een pijl van Basisnet/flex kan voor diverse kernen gelden. In de concessie worden de precieze routes en haltes uitgewerkt.	Beantwoord

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van uw conceptvisie Publieke Mobiliteit. Openbaar vervoer staat in de regio's steeds meer onder druk. Het voorbeeld van Zeeland, waar een reguliere concessie niet meer uit te voeren is, is exemplarisch. Wij juichen het dan ook van harte toe dat u fundamenteel kijkt naar het functioneren van het openbaar vervoer in de provincie. Onze focus ligt vanzelfsprekend op het openbaar vervoer boven Alkmaar in het algemeen en in Den Helder in het bijzonder. Wij begrijpen dat voor een toekomstbestendig OV-systeem de indeling in Plus-, Basis- en Flexnet in de provincie nodig is, aangevuld met hubs en deelvervoer. Tegelijk vraagt dat voor een deel van de reizigers een omslag in denken. Zij krijgen immers te maken met wellicht snellere buslijnen, maar zijn meer tijd kwijt om de halte te bereiken. Daarnaast kan meer inzet op flexibel vervoer botsen met lokale initiatieven in bijvoorbeeld met WMO-vervoer. Dat WMO-vervoer is op dit moment een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Wanneer gemeenten hun WMO-vervoer moeten inbrengen in deze visie, worden zij daarmee ook beslisser en opdrachtgever. Overigens geldt dat voor de Kop van Noord-Holland voor wat betreft de Mobipunten. In deze visie, die een goede basis legt onder het publiek vervoer in de provincie, zou eigenlijk meer plaats moeten worden ingeruimd voor lokale initiatieven en zou meer in gezamenlijkheid met de gemeentelijke colleges moeten worden vastgesteld. Wij pleiten dus eerder voor overleg vooraf, waardoor er meer overeenstemming ontstaat. Wij wensen u veel succes met de verdere uitwerking hiervan en vertrouwen erop hierover snel met elkaar om de tafel te kunnen zitten.	Het doel is om een samenhangend netwerk te creëren, en lokale initiatieven om mensen op hun bestemming te brengen te benutten. Het streven is om, uiteraard in afstemming met gemeenten, te zoeken naar mogelijke synergie tussen Wmo- en Flexvervoer, bijvoorbeeld in het gebruik van voertuigen. Voor de uitwerking in de concessie worden de gemeenten betrokken, om zo gezamenlijk tot een goede invulling te komen.	Beantwoord
Allereerst in algemene zin, is ons inziens de visie (teveel) gefocust op het aanbod van publieke mobiliteit en wordt er te weinig aandacht besteed aan het gebruik ervan. In de visie wordt niet specifiek ingegaan op hoe de provincie graag zou willen zien dat er gebruik gaat worden gemaakt van publiek mobiliteit. Een cijfermatige onderbouwing kan hierbij bijdragen aan de noodzakelijkheid van een bepaald aanbod aan publiek vervoer. Andere vragen die bij ons opkwamen gaan over het stimuleren van het gewenst gedrag (naast het aanbieden van bepaald vervoer) en hoe de ambitie van de provincie zich verhoudt tot provincie-grensoverschrijdende daily urban systems (bijv. rondom het Gooi)?	De visie beschrijft een toekomstbeeld naar het systeem van aanbod van publieke mobiliteit. De uitwerking zal deels vraagstimulerend zijn en grotendeels vraagafhankelijk. Gedragsverandering zoals o.a. beschreven in het Perspectief Mobiliteit en het Multimodaal Toekomstbeeld (MTB) waarbij het daily urban system van de MRA centraal staat, zal plaatsvinden door een combinatie van diverse beleidsinzet, waaronder het aanbod aan publieke mobiliteit. Keuzes in ruimtelijke ordening, flankerend beleid, mobiliteitsmanagement zijn veel meer bepalend voor gedragsverandering. Het systeem publieke mobiliteit kan naar verwachting meebewegen en zal zich van jaar tot jaar ontwikkelen. Goede monitoring is hierbij van belang. Met de beschikbare data en instrumenten is het helaas niet goed mogelijk om goede prognoses te maken voor belangrijke onderdelen van publieke mobiliteit zoals basisnet, flexvervoer en deelmobiliteit.	Beantwoord

De deelauto ontbreekt bij figuur 2? Deze wordt niet genoemd. Op pagina 4 wordt aangegeven dat publieke mobiliteit wordt gezien als vervoer wat geen eigen (privé) vervoermiddel betreft.	De deelauto is wel onderdeel van deelmobiliteit, maar niet van de ketenreis. Daarom staat hij niet in figuur 3. Het is ook geen onderdeel van de ketenreis, dus ook niet in figuur 2. Bijschrift figuur 3 aangepast.	Beantwoord
Ontbreekt wederom de deelauto in het natransport.	De deelauto is wel onderdeel van deelmobiliteit, maar niet van de ketenreis. Daarom staat hij niet in figuur 3. Het is ook geen onderdeel van de ketenreis, dus ook niet in figuur 2. Bijschrift figuur 3 aangepast.	Beantwoord
In figuur 8 ontbreekt de link met het Ontwikkelperspectief Mobiliteit NHN wat onlangs door PNH i.a.m. CXX en NS is vastgesteld. Het eerder aantakken van de bus op de trein komt bijv. niet terug in figuur 8 voor West-Friesland.	Het is een indicatieve kaart. Niet aanpassen. Ontwikkelperspectief is enerzijds uitwerking en anderzijds voor korte termijn.	Beantwoord
De OV-taxi is een private dienst en niet van NS.	De toevoeging 'van NS' is verwijderd uit de tekst.	Beantwoord en verwerkt in de visie
Goed voorstel, alleen ontbreekt daarbij de regiorol. Ziet de provincie dit als haar taak om te initiëren?	Zoals toegelicht in paragraaf 3.1 ziet de provincie voor zichzelf een rol om te faciliteren dat lokale vrijwilligersinitiatieven goed vindbaar zijn, bijvoorbeeld door het bijhouden van een website.	Beantwoord, geen aanpassing aan de tekst vereist
Het huidige taxivervoer is dermate hoog in tarief vergeleken met regulier OV dat het voor veel reizigers geen aantrekkelijk reismogelijkheid is. Dus als je het aan de markt overlaat zal het taxivervoer ook zeer beperkt zijn in het aanbod.	Voor reizigers die een rechtstreekse verbinding van deur tot deur wensen, kan een taxi soms een aantrekkelijke optie zijn. We zien het als iets positiefs dat regulier ov voor veel reizigers de meest aantrekkelijke optie is.	Beantwoord, geen aanpassing aan de tekst vereist
NS is allereerst van mening dat er - met name in NHN - zo min mogelijk parellel vervoer tussen bus en trein moet worden aangeboden. Dat er verschillende tarieven zijn tussen bus en trein is in die zin ook logisch kijkend het verschil in luxe/comfort/snelheid.	Het is niet de bedoeling dat bus en trein met elkaar concurreren, dus parallelliteit proberen we te voorkomen (mits de trein voldoende frequentie biedt). Wij zouden graag de tarieven van trein en bus gelijk zien, zodat we busreizigers ook naar de trein als alternatief kunnen verwijzen. Het argument luxe/comfort/snelheid vinden we niet relevant.	Beantwoord, geen aanpassing aan de tekst vereist
De OV-chipkaart gaat op den duur verdwijnen. Advies is hier om de nieuwe term "OV-pas" of “OV-betalen” te gebruiken.	OV-chipkaart is in het stuk aangepast naar ov-pas	Beantwoord en verwerkt in de visie

Wie is volgens de provincie hiervoor verantwoordelijk? De betreffende aanbieder van het vervoer?	De provincie voelt zich verantwoordelijk en wil dit via de regionale vervoerder van de OV-concessie regelen. Elke aanbieder van het vervoer moet inderdaad de benodigde informatie beschikbaar stellen. Dit moet op een centrale plek gedeeld worden, dus de aanbieders hoeven niet ieder hun eigen website of app te hanteren. Een centrale rol ligt dus bij de regionale vervoerder, maar de provincie zal aanvullend afspraken moeten maken met b.v. buurtbusorganisaties, lokale initiatieven, NS en deelmobiliteitaanbieder dat zij ook informatie delen en wellicht ook krijgen en aanbieden. Een duidelijke regiorol voor de provincie dus.	Beantwoord. Geen aanpassing in de tekst.
In het begin wordt ook gesproken over dat deelmobiliteit een onderdeel betreft van het publieke mobiliteitssysteem in NHN. Dat lees ik nu niet terug?	Figuur 9 gaat over het ov-concessie gerelateerde deel. De titel bij de figuur is aangepast (ook in de samenvatting).	Beantwoord en aangepast
Wat wordt door de provincie precies bedoeld met tarieven afstemmen? En wat is de argumentatie voor tariefintegratie? Is dit alleen bedoeld voor losse reizen en/of ook voor abonnementen? NS staat open voor het gesprek met de provincie hoe we voor de reiziger/eindgebruiker tot een aantrekkelijke OV-propositie kunnen komen.	Voor de aantrekkelijkheid van publieke mobiliteit is het voor de reiziger van belang om overal op dezelfde manier te kunnen betalen, en bij voorkeur ook met één abonnement kunnen reizen, en bij een reis met voertuigen van bijvoorbeeld NS, de VRA en PNH niet steeds op een andere manier de kosten worden bepaald. Als we parallelliteit tussen bus en trein willen voorkomen, is het belangrijk voor bepaalde doelgroepen dat de trein niet (veel) duurder is dan de bus, zeker als we die buslijn opheffen. Dat geldt voor een los kaartje, maar ook voor abonnementen. Ook (nieuwe) overstapkosten zijn hierbij onwenselijk.	Beantwoord, geen wijziging in tekst
Betekent dit ook dat de provincie over gaat tot subsidiëren van deelmobiliteit indien deelmobiliteitsaanbieders aangeven dat subsidie (van de onrendabele top) noodzakelijk is om deelvervoer te kunnen aanbieden in NH?	Voor locaties waar de provincie graag deelmobiliteit ziet, maar de markt dit niet zelf aanbiedt, is dit inderdaad mogelijk.	Beantwoord
Wenselijk is om in een vroegtijdig stadium in contact te treden met de gemeente en afstemming te zoeken met NS. Een evenementenkalender is behulpzaam zodat er vroegtijdig overzicht is van evenementen en samenwerking tot stand kan worden gebracht.	Afstemming tussen vervoerders en provincie is hierbij inderdaad van belang.	Beantwoord
Gezien de grote druk op het fietsparkeren op maaiveld in onze stallingen op vele stations in Noord-Holland is ons advies om dit eerst in overleg met NS en onze collega's van NS Stations (en evt. ProRail die gaan over # fietsparkeerplekken) vooraf af te stemmen. Heeft de provincie meer inzicht op welke locaties dit men wilt gaan uitvoeren, incl. aantallen scholieren/fietsen?	De precieze uitwerking komt aan bod bij de concessie. Waar van toepassing gebeurt dit uiteraard in afstemming met NS Stations.	Beantwoord

Dit betreft een goed voorstel, maar zoals het er nu staat opgeschreven staat het er wel vrijblijvend. Bij welke organisatie ligt hiervoor het initiatief volgens de provincie? Advies vanuit NS is om hierbij de bestaande Werkgeversaanpak en Breikers te benutten. En uiteraard ook is het van belang dat overheden zelf hierin het goede voorbeeld geven.	Eens, de provincie neemt een actieve rol maar gebruikt de lopende trajecten.	Beantwoord
Publieke mobiliteit vragen: • Is er nu sprake van fijnmazig vervoer? • Wat bedoel je met een buurtbus • Verwachten jullie dat een aantal reizigers afhaken vanwege 2km tot halt? • Als je wilt dat ze met een kleine bus rijden, waarom doe je dat dan niet sowieso? • Hoe zit het qua verantwoordelijkheid WMO vervoer, maakt de rol gemeente belangrijker. • Zijn er mogelijkheden met dit systeem om ov te introduceren waar het nu niet is? • Mist dat Rijkswaterstaat niet investeert in infra op dit moment. • Samenwerking met andere autoriteiten moet meer naar voor komen. • Verwachtingen van gemeenten duidelijker weergeven.	- Antwoord op fijnmazig vervoer: Fijnmazig vervoer is geen doelstelling van de visie. De doelstelling is bereikbaarheid voor iedereen. Dat is iets anders. - Antwoord op buurtbus: Een buurtbus is een ov-lijn die gereden wordt door vrijwilligers en hangt onder een stichting. Vaak wordt via de ov-concessie geregeld dat de concessiehouder de buurtbus faciliteert met voertuigen en reisinformatie. - Antwoord op 2 km: Elke verandering zal in meer of mindere mate leiden tot andere keuzes van reizigers, dus ook afhaken. Dat is niet te voorkomen. - Antwoord op kleine bus: De vraag is niet duidelijk - Antwoord op verantwoordelijkheid Wmo: Die blijft zoals hij is, bij de gemeente. Mogelijk gaan provincie en gemeente meer samenwerken, maar de verantwoordelijkheid wordt niet overgenomen. - Antwoord op ov waar nu niets is: Ja, vooral de flex-systemen - Antwoord op RWS: Dat is een operationeel probleem. Indien financieel, valt er mogelijk iets af te spreken - Antwoord op samenwerking: Dit is op enkele plekken in de tekst sterker benadrukt. - Antwoord op verwachtingen gemeenten: Dit is een visie van de provincie. De wensen van gemeenten kunnen bij uitwerking in de concessie, waar gemeenten bij worden betrokken, worden afgewogen.	Beantwoord en waar nodig verwerkt in de tekst.

1. Aanleiding en visie Wij delen de door u gesignaleerde ontwikkelingen en veranderde opgaven voor mobiliteit, ook door veranderd reisgedrag. Een aantal van de uitgangspunten voor duurzame mobiliteit en inzet op goed OV is herkenbaar in een aantal gemeentelijke mobiliteitsvisies. Daarnaast zien we ook dat de bereikbaarheidsopgave in onze regio een extra dimensie hebben, door de corridorfunctie (met veel reizigers die door onze regio reizen, maar hier geen herkomst en bestemming hebben). Dat betekent dat er een grote druk op onze regio ligt. De herprioritering van het landelijke Mobiliteitsfonds, en het 'on hold' plaatsen van investeringen, maken de noodzaak om slim om te gaan met alternatieven extra belangrijk. We pleiten daarom voor versterking van het OV in onze regio. Daarnaast groeit Nederland qua inwoners nog door, dat kan een discrepantie opleveren met de ambitie om minder te reizen. Ook de impact van een vorm van rekening rijden ("anders betalen voor mobiliteit") is nog niet duidelijk. Het is ons inziens goed om de visie zo nodig hierin bij te kunnen stellen.	De ambitie van de provincie is om de groei op een duurzame manier te kunnen faciliteren. De concrete invulling van de visie wordt ieder jaar in overleg met de vervoerder herijkt, dit geeft ruimte om flexibel om te gaan met eventuele ontwikkelingen de komende jaren.	Beantwoord
2. Oplossingsrichtingen In de (concept)visie zijn de bouwstenen voor systeem van publieke mobiliteit neergelegd, waarbij ook de belang van een HUB en deelmobiliteit zijn opgenomen. Een aantal van deze oplossingen zijn nog volop in ontwikkeling, zoals de HUB's, de doorfietsroutes en de deelmobiliteit. We constateren ook dat de oplossingen in minder dicht bewoond gebied een andere business case hebben, dan in metropoolgebied. Het zou daarom wellicht logisch zijn om stapsgewijs toe te groeien naar een nieuw systeem; wat in onze ogen ook betekent dat het belang van bestaande OV-systeem groot is, zo lang we nog geen nieuwe stappen hebben kunnen zetten. Pilot deelmobiliteit (alleen deelfietssysteem) Gooi en Vechtstreek nog geen besluit, start in 2024 nog niet duidelijk. Daarnaast kan het van belang zijn om te kijken naar (boven)regionale samenwerking voor het invoeren van bijvoorbeeld deelmobiliteit (zoals gedaan is in Antwerpen). En wat een goede samenwerking met de werkgeversaanpak als extra impuls kan opleveren (bijvoorbeeld in meer fietsen).	We gooien niets weg voordat er iets nieuws is. Lopende initiatieven zetten we door en kunnen een plekje krijgen bij de uitwerking. Samenwerken zal steeds meer nodig zijn om goede uitwerkingen op straat te krijgen.	Beantwoord

3. Aandachtspunten - We pleiten voor behoud en uitbreiding van de regionale R-net en HOV-lijnen; de huidige lijnen vullen een grote functie in. En nieuwe lijnen, zoals op de verbinding Almere-Huizen-Hilversum-Utrecht of Almere-Huizen-Amersfoort kunnen extra waarde hebben (gegeven de belangrijke herkomst-bestemmingsrelatie). Het is belangrijk om daarbij over de grenzen van de concessie heen te kijken. Niet alleen naar de Vervoerregio Amsterdam, maar ook de aangrenzende concessies van de provincie Utrecht en Flevoland. - Vanuit de Hubstrategie voor de Gooicorridor kijken we naar potentiële Hub-locaties. Het is mooi als de visie daarop gaat aansluiten. Voor de kortere termijn is het in ieder geval al de moeite waard om de HOV halte Eemnes / Laren te vermelden, die is in de zomer 2024 gereed. Op pagina 23 van het rapport, in de tabel, staat bij 'hubs' bij 'wie?' de 'provincie en gemeenten'. De ervaring leert dat mobiliteitshubs vaak op gronden van het Rijk liggen; namelijk RWS, Prorail of NS. Zie bijvoorbeeld P+R Muiden, Station Naarden-Bussum of Bussum-Zuid. Op dit soort locaties zal het gesprek, over het realiseren van lokale en regionale publieke mobiliteitsambities, gevoerd moeten worden met het Rijk. De strekking van de voorgaande zin graag toevoegen in de laatste kolom van de tabel. - Hoewel de concessie Gooi en Vechtstreek al in grote mate gebaseerd is op de visie van plusnet en basisnet, willen we graag gezamenlijk keuzes maken bij eventuele wijzigingen. - In de visie is nog niet aangegeven wat er verandert voor onze regio ten aanzien van basisnet en flexvervoer. We willen graag betrokken worden in deze uitwerking. - We hebben nog geen beeld hoe flexnet gaat functioneren. Daarnaast zijn we in gesprek over het opzetten van een pilot met vraaggestuurd OV. Het is ook nog niet bekend wanneer deze wordt gestart, maar we willen de pilot graag gezamenlijk evalueren. We vinden het relevant om de ervaring van de reiziger mee te laten wegen, bij nieuwe keuzes. - In de visie is onduidelijk hoe omgegaan wordt met scholierenlijnen (pag 18), we vragen ons af welke lijnen in onze regio als zodanig zijn gekwalificeerd. En wat de ambitie is: juist haltes bij onderwijsinstellingen realiseren (pag 16) of juist niet, om fietsen te stimuleren juist minder bussen langs onderwijsinstellingen te laten rijden (pag 26). - De ontwikkeling en inzet van buurtbussen in buitengebieden zou niet ten koste mogen gaan van het reguliere openbaar vervoer, om ook leefbaarheid in kleine kernen te bewaken.	Algemeen antwoord: dit is een visie. De uitwerking moet nog plaatsvinden in de NvU en het PvE. Dan wordt meer duidelijk. Al deze aandachtspunten kunnen dan afgewogen worden.	Beantwoord
4. Overig - in paragraaf 4.1 is een aantal succesfactoren benoemd, waaronder parkeerbeleid. In een regio met een heel divers karakter, is het niet mogelijk om daarin unaniem een gezamenlijk beleid in te voeren (ondanks dat in verschillende gemeentelijke mobiliteitsvisies autoluwe gebieden zijn opgenomen voor dichtbevolkte centrumgebieden). We stellen voor dit ook flexibel te ontwikkelen.	De specifieke invulling van het parkeerbeleid zal natuurlijk per gemeente verschillen. Wel kan dit een belangrijke rol spelen in het aantrekkelijker maken van publieke mobiliteit. Gemeenten kunnen hier onderling ook kennis en ervaring over uitwisselen.	Beantwoord

Cruciaal in het gebruik van OV is de use case. Dit pleit op zich al voor flex naast basis. Misschien vind ik het eigenlijk veel handiger dat twintig minuten na mijn melding er een busje komt, dan elk uur. Maar de use case hangt sterk samen met apps. Als bijvoorbeeld lokale initiatieven niet zichtbaar worden in apps zoals 9292, missen we een kans. Dit zou volgens mij in de uitvraag een belangrijk criterium moeten zijn. Want je kunt wel publiek vervoer organiseren, maar als een onervaren gebruiker niet ziet dat het er is pakt deze alsnog de auto.	Voor de gebruiker is het inderdaad van groot belang dat alle reisopties op één plek (website, app, of telefooncentrale) te vinden is, om zo een keuze te maken voor de meest aantrekkelijke optie voor die reis. De provincie gaat hiervoor met vervoerders en andere partners in gesprek. De provincie zal hierin regio nemen en een deel van het organiseren via de ov-aanbesteding gaan regelen. Daarnaast moet hiervoor ook nog veel geregeld en afgestemd worden.	Beantwoord

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15171
Extern Zaak ID	2232744
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	5.b
Titel	Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek - Getsewoud
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

De provincie Noord-Holland werkt aan de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Dit is onderdeel van de hoogwaardig openbaar vervoerverbinding (HOV) Noordwijk-Schiphol. Om de busverbinding planologisch mogelijk te maken is een Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) opgesteld. Op het Ontwerp-PIP zijn 23 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen hebben geleid tot kleine wijzigingen in het PIP. Het definitieve PIP kan nu ter besluitvorming worden voorgelegd aan Provinciale Staten.

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
V. Evers
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143580
eversv@noord-holland.nl

Verzenddatum

25 APR. 2024

Kenmerk
2232744/2232755

Uw kenmerk

Betreft: PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u ter besluitvorming de bijgaande statenvoordracht met het bijbehorende ontwerpbesluit, met bijlagen, over PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

20 bijlage(n)

Statenvoordracht
Nota van Beantwoording
Nota van Wijzigingen
PIP, bestaande uit:
- Verbeelding;
- Planregels;
- Toelichting, inclusief bijlagen.

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

2024

VOORDRACHT

Provinciale Staten van Noord-Holland

Haarlem, 23 april 2024

Onderwerp: Provinciaal inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud

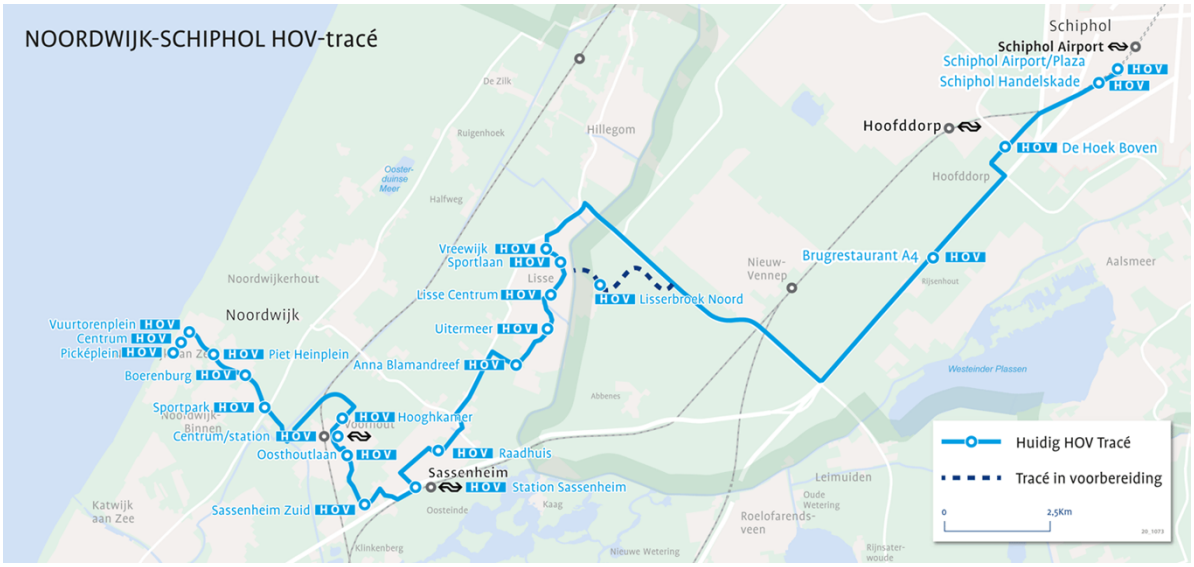
Kenmerk: 2232744/2232754

Bijlagen:

- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud, inclusief bijlagen
- Nota van Beantwoording
- Nota van Wijzigingen

1. Inleiding

In 2014 hebben de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord- en Zuid-Holland een bestuursovereenkomst gesloten om de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol te realiseren: HOV Noordwijk-Schiphol.



Het realiseren van deze HOV-verbinding is opgedeeld in (deel)projecten. De provincie Noord-Holland realiseert het gedeelte tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Samen met de omgeving, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Haarlemmermeer is een ontwerp gemaakt van de HOV-verbinding. Om dit ontwerp te kunnen realiseren, moet dit planologisch worden geborgd. Dat is mogelijk door middel van het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Op basis van het ontwerp is het PIP opgesteld en ligt nu voor ter besluitvorming. Aangezien het ontwerp-PIP ter inzage lag, voordat de Omgevingswet in werking was getreden (1 januari 2024), is op de totstandkoming van het PIP de Wet ruimtelijke ordening nog van toepassing.

In de provincie Zuid-Holland wordt ondertussen gewerkt aan maatregelen om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Samen met de realisatie van HOV Lisserbroek-Getsewoud ontstaat de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol.

2. Doelstellingen

2.1 Beschrijving tracé HOV-verbinding

Het ontwerp van de HOV-verbinding bestaat uit twee hoofddelen:

1) Een beweegbare brug over de Ringvaart van de Haarlemmermeer;

2) Een vrijliggende busbaan met doorfietsroute tussen de brug en de bestaande busbaan bij Nieuw-Vennep Getsewoud.



In Lisse wordt een stuk busbaan gerealiseerd tussen de brug en de Oranjelaan. Daarvoor heeft de gemeente Lisse een wijziging van het bestemmingsplan opgesteld. De HOV-verbinding kruist vervolgens de Ringvaart met een beweegbare brug ter hoogte van de Hillegommerdijk 52, 55 en 56. Deze drie woningen moeten daarvoor worden afgebroken. Met de eigenaren van deze woningen worden gesprekken gevoerd over het aankopen van hun woningen.

Vervolgens gaat het tracé van de HOV-verbinding over het parkeerterrein en clubgebouw van de IJs- en skeelerclub Lisserbroek. De ijs- en skeelerbaan zelf kan blijven liggen. Het parkeerterrein, het clubhuis en de krabbelbaan worden aan de andere zijde van de ijs- en skeelerbaan gecompenseerd. Om daar te kunnen komen, wordt een toegangsweg aangelegd vanaf de Hillegommerdijk. Deze toegangsweg en het parkeerterrein zijn onderdeel van het ontwerp en het PIP.

Daarna gaat het tracé over een erf van een agrarisch bedrijf (Hillegommerdijk 49). De toegang van dit bedrijf wijzigt daarmee en wordt verplaatst naar de toegangsweg van de ijs- en skeelerclub. Vervolgens gaat het tracé over landbouwgronden verder richting Nieuw-Vennep. Daarbij kruist de HOV-verbinding twee keer Natuurnetwerk Nederland (NNN) gebied.

Vanwege het kruisen van NNN-gebied moet het verlies aan NNN worden gecompenseerd. Dit gebeurt door het realiseren van een ‘stapsteen’ voor de NNN-verbinding langs de Nieuwerkerkertocht. Dit draagt bij aan het versterken van deze natuurverbinding.

Na het kruisen van de IJweg gaat het tracé opnieuw over landbouwgrond en sluit aan op de N207 ter hoogte van de Getsewoudweg en de bestaande busbaan richting Nieuw-Vennep en Hoofddorp.

Naast de HOV-verbinding wordt ook een doorfietsroute gerealiseerd. Deze loopt grotendeels langs het tracé van de HOV-verbinding, maar loopt in noord-zuidrichting langs de IJweg in plaats van langs de HOV-verbinding. Het bestaande fietspad langs de IJweg wordt opgewaardeerd tot doorfietsroute. Omdat deze weg al beschikt over een verkeersbestemming, is dit deel van het doorfietspad geen onderdeel van het PIP.

2.2 Toekomstige woningbouw

In het gebied waar de HOV-verbinding wordt gerealiseerd wordt ook woningbouw gerealiseerd. Diverse ontwikkelaars werken aan de woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord. De realisatie van de HOV-verbinding zorgt ervoor dat deze woningen direct goed ontsloten worden met het openbaar vervoer.

In het ontwerp van de HOV-verbinding is rekening gehouden met de woningbouw. Onder andere is het ontwerp voorbereid op het ontsluiten van de woningbouw via een deel van de busbaan. Dit zogenaamde ‘meerijden’ is geen onderdeel van het PIP omdat de woningbouwplannen nog niet in detail zijn uitgewerkt. Om het meerijden mogelijk te maken, is na het vaststellen van het PIP een bestemmingswijziging nodig. Dit doet de gemeente door middel van het vaststellen van een Omgevingsplan voor de woningbouw.

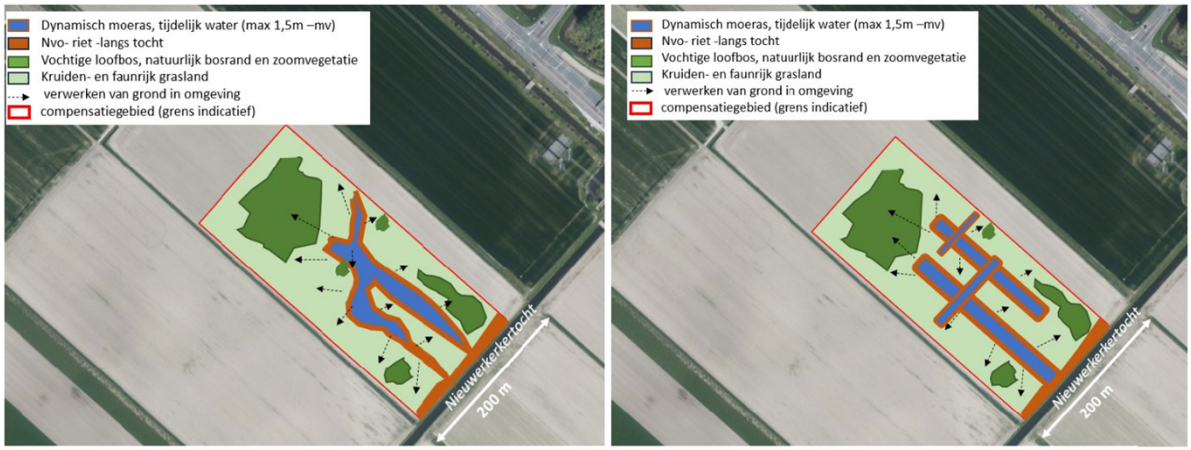
Normaal gesproken geldt bij het vaststellen van het PIP dat er geen wijzigingen in bestemmingsplannen (nu: Omgevingsplan) mogen plaatsvinden in de 10 jaar na het vaststellen van het PIP. Daar wordt in dit geval van afgeweken om de wijzigingen voor de woningbouw mogelijk te maken. Het Omgevingsplan wordt voorgelegd aan de provincie voordat deze in besluitvorming gaat.

2.3 Effecten HOV-verbinding

Het PIP bestaat uit een verbeelding, de planregels en een toelichting met bijlagen. In de planregels zijn de regels van de bestemmingen opgenomen. De bestemmingen zijn in de verbeelding weergegeven. In de toelichting op de planregels is uitgebreid beschreven waarom de HOV-verbinding gerealiseerd wordt en welke effecten dat heeft op de omgeving. Het gaat om effecten op bijvoorbeeld bodem, water, natuur, lucht en geluid. De belangrijkste aspecten worden hieronder uitgelicht. Uit de onderzoeken blijkt dat de realisatie van de HOV-verbinding uitvoerbaar is.

NNN-compensatie

Zoals bij de beschrijving van de HOV-verbinding aangegeven, wordt natuur uit het Natuurnetwerk Nederland (NNN) dat wordt geraakt door de busbaan gecompenseerd. Deze compensatie vindt plaats langs de Nieuwerkerkertocht in de vorm van een stapsteen. In het kader van de Omgevingsverordening is een inrichtingsplan opgesteld van het NNN-compensatiegebied. In het inrichtingsplan is weergegeven hoe de compensatie van natuurwaarden wordt geborgd. In onderstaande afbeelding is het inrichtingsplan weergegeven.



Figuur 4-8 Schetsontwerpen stapsteen natuurverbinding maaiveldvolgend (boven) of met rechte natte vlakken en lijnen (rechts)

Stikstofdepositie

Het realiseren van de HOV-verbinding heeft tot gevolg dat stikstofdepositie plaats kan vinden in Natura2000-gebied Kennemerland-Zuid. Daarvoor is een berekening gemaakt voor zowel de realisatiefase als de gebruiksfase. Uit de berekening blijkt dat in de gebruiksfase geen sprake is van een toename van stikstofdepositie.

Voor de realisatiefase geldt dat bij een traditionele aanleg met voertuigen op fossiele brandstoffen, er sprake is van een toename van stikstofdepositie in Natura2000-gebieden. Om dit te voorkomen is een berekening gemaakt met een gedeeltelijke inzet van elektrisch materieel. Hieruit blijkt dat het haalbaar is om een toename van stikstofdepositie te voorkomen. Daarbij wordt rekening gehouden met de verdere ontwikkeling van dit materieel. De verwachting is dat tegen de tijd dat met de aanleg begonnen wordt, het benodigde elektrisch materieel beschikbaar is.

Openbaar Vervoer

De huidige HOV-lijn 361 van de concessie Zuid-Holland Noord gaat gebruik maken van de brug en busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep. Deze buslijn wordt daarmee sneller en betrouwbaarder omdat de bus van eigen infrastructuur gebruik kan maken. Door de verwachte reizigersgroei, door bijvoorbeeld woningbouw in Lisserbroek-Noord, zal de buslijn vaker gaan

rijden en wordt deze onderdeel van het R-Net systeem. Dit systeem staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad.

Naast HOV-lijn 361 rijdt de ontsluitende buslijn 162 van de concessie Amstelland Meerlanden (Vervoerregio Amsterdam) door Lisserbroek over de IJweg en Lisserbroekerweg. Deze buslijn blijft vooralsnog rijden. Hiermee blijft de huidige bereikbaarheid met openbaar vervoer in stand.

2.4 Milieueffectrapportage

De MER-beoordeling heeft plaats gevonden aan de hand van de criteria zoals vermeld in de Europese Richtlijn voor milieueffectbeoordeling (bijlage III). In deze bijlage staan drie hoofdcriteria benoemd die het uitganspunt vormen voor de beoordeling van milieueffecten:

- kenmerken van de activiteit;
- de plaats van de activiteit en;
- de kenmerken van het potentiële effect.

De conclusie op basis van het onderzoek dat in de Aanmeldnotitie MER-beoordeling heeft plaatsgevonden, is dat de aanleg van de HOV-verbinding niet leidt tot belangrijke nadelige milieueffecten. Daarom is er geen nader onderzoek noodzakelijk en er is ook geen reden tot het uitvoeren van een MER-procedure. Met ingang van 16 mei 2017 is er een directe werking van het Europees recht van toepassing voor alle ruimtelijke besluiten. Dit betekent dat GS op 5 december 2023 een apart besluit hebben genomen, op basis van de Aanmeldingsnotitie MER-beoordeling, waarin is geconcludeerd dat geen MER hoeft te worden opgesteld voor het PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud.

3. Financiering, communicatie en inwonersparticipatie

3.1 Financiering

De totale investeringskosten voor het aanleggen van de HOV-verbinding zijn geraamd op € 45.451.000. De bijdrage van de provincie Noord-Holland is € 10.714.000. Daarnaast is sprake van een financiële bijdrage van diverse partijen. De indicatieve verdeling over de partijen is te vinden in onderstaande tabel:

Provincie Noord-Holland	€ 10.714.000	24,00%
Vervoerregio Amsterdam	€ 19.835.000	43,64%
Gemeente Haarlemmermeer	€ 806.000	1,77%
Projectontwikkelaars	€ 4.156.000	9,14%

Provincie Zuid-Holland	€ 9.791.000	21,54%
Gemeente Lisse	€ 150.000	0,33 %
Totaal	**€ 45.451.000**	**100%**

De Provincie Noord-Holland draagt de verantwoording over het totaalbedrag, aangezien de provincie uitvoerder is van het project. De kosten zijn geraamd met prijspeil januari 2023. In de overeenkomsten die gesloten zijn / worden is indexatie opgenomen. Dat betekent dat bij een hogere raming ook hogere bijdragen van derden komen.

Het project is onderdeel van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI, met projectcode HOV-12). In het iMPI wordt de dekking van het project opgenomen. Na het onherroepelijk worden van het PIP wordt het budget voor de uitvoering van het project aangevraagd door middel van een kredietaanvraag.

3.2 Participatie

In de periode 2019 tot en met 2022 is gewerkt aan het ontwerp van de HOV-verbinding. Daarbij is de omgeving op diverse momenten betrokken en is met eigenaren van gronden meerdere keren overleg gevoerd. Een aantal keer is dat digitaal geweest vanwege de coronapandemie. De input van de verschillende omgevingspartijen heeft geleid tot een Voorlopig Ontwerp. Op basis van dit ontwerp is het PIP opgesteld.

Op 5 december 2023 is het Ontwerp-PIP vastgesteld en kort daarna ter inzage gelegd. Iedere belanghebbende kon tot en met 16 februari 2024 een zienswijze indienen. In totaal zijn 23 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn beantwoord in een Nota van Beantwoording (zie bijlage 2). Naar aanleiding van de zienswijzen is het PIP op een aantal kleine punten aangepast. Een overzicht van deze wijzigingen is opgenomen in de Nota van Wijzigingen (zie bijlage 3).

Een voorbeeld van een wijziging is het aanpassen van het ontwerp van het nieuwe parkeerterrein van de IJs- en skeelerclub. Via het parkeerterrein vindt ook de nieuwe ontsluiting van Hillegommerdijk 49 plaats. Om deze ontsluiting goed te laten functioneren is het ontwerp van het parkeerterrein aangepast. Dit is verwerkt in de Verbeelding van het PIP.

Daarnaast is bij de toekomstige HOV-brug een zone van 25 meter aan beide zijden van de brug aangewezen. In deze zone is het niet toegestaan om steigers te plaatsen. Dit is puur ter verduidelijking; steigers werden al niet vergund binnen 25 meter van een brug.

De indieners van de zienswijzen hebben een brief ontvangen met de Nota van Beantwoording. Zo kunnen zij teruglezen wat met hun zienswijze is gedaan en of dat heeft geleid tot wijzigingen in het PIP.

4. Proces en procedure

4.1 Doorlopen proces

Op 26 oktober 2022 is in een Bestuurlijk Overleg het Voorlopig Ontwerp van de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep vastgesteld door Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Haarlemmermeer.

Op 5 december 2023 hebben Gedeputeerde Staten besloten:

1) op basis van de vormvrije MER-beoordeling geen MER op te laten stellen voor het project HOV Lisserbroek-Getsewoud;
2) het Ontwerp-PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen en ter inzage te leggen vanaf 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024.

Op 23 april 2024 hebben Gedeputeerde Staten besloten:

1) de Nota van Beantwoording naar aanleiding van de zienswijzen op het Ontwerp-PIP vast te stellen;
2) de Nota van Wijzigingen op het Ontwerp-PIP vast te stellen;
3) de voordracht voor Provinciale Staten tot vaststelling van het PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen;
4) de indieners van de zienswijzen te informeren over de Nota van Beantwoording, Nota van Wijzigingen en het definitieve PIP.

4.2 Vervolgprocedure

Na het vaststellen van het PIP door Provinciale Staten, wordt het PIP ter inzage gelegd. Gedurende zes weken kunnen belanghebbenden beroep aantekenen bij de Raad van State. Na behandeling bij de Raad van State wordt, tenzij sprake is van vernietiging, het PIP onherroepelijk. Als geen beroep wordt ingediend is het PIP direct onherroepelijk.

Parallel hieraan wordt het Beeldkwaliteitsplan van de HOV-verbinding aangevuld in overleg met de gemeente Haarlemmermeer. In het Beeldkwaliteitsplan worden eisen vastgelegd aan de vormgeving en inpassing van de brug en de HOV-busbaan. Het Beeldkwaliteitsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Met de gemeente is afgesproken dat de aanbestedingsprocedure start als de gemeenteraad het Beeldkwaliteitsplan heeft vastgesteld.

Zodra het PIP onherroepelijk is, wordt de aanbestedingsprocedure gestart voor de aanleg van de HOV-verbinding. Onderdeel hiervan is een kredietaanvraag waarbij Provinciale Staten wordt

gevraagd om het krediet voor de realisatie vrij te geven. Na vrijgave van het krediet en de aanbestedingsprocedure, wordt gestart met de realisatie van het project. De verwachting is dat vanaf medio 2029 de HOV-verbinding in gebruik wordt genomen.

5. 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.

Provinciale Staten van Noord-Holland;

gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 23 april 2024;

gelet op de bevoegdheid van Provinciale Staten voor het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan (PIP) in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro),

besluiten:

1. Het provinciaal inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen.

2. De Nota van Beantwoording naar aanleiding van de zienswijzen op het ontwerp-PIP HOV HOV Lisserbroek-Getsewoud vast te stellen.

3. Het besluit bekend te maken conform de voorgeschreven wettelijke vereisten.

Haarlem,

Provinciale Staten voornoemd,

voorzitter,

statengriffier,

Nota van Beantwoording zienswijzen

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Kenmerk: 2232744/2234441

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
2. Ontvankelijkheid zienswijzen 2
3. Nut en noodzaak project 2
4. Beantwoording zienswijzen 4

1. Inleiding

In de periode van 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024 heeft het Ontwerp-PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud ter inzage gelegen. Iedereen heeft een zienswijze kunnen indienen op het Ontwerp-PIP. In deze Nota van Beantwoording wordt een reactie gegeven op de zienswijzen. De zienswijzen zijn geanonimiseerd zodat een zienswijze niet direct te herleiden is tot een persoon. De indieners van de zienswijzen zijn geïnformeerd over welk nummer (ID-nr.) hun zienswijze heeft. Aan de hand van dat nummer kan men de reactie terugvinden.

De Nota van Beantwoording is onderdeel van de besluitvorming van het PIP. Gedeputeerde Staten hebben de Nota van Beantwoording vastgesteld. Een aantal zienswijzen heeft geleid tot kleine aanpassingen in het PIP. Doorgaans gaat het om verduidelijkingen of aanscherpingen van de tekst of Verbeelding. Een overzicht van de wijzigingen is opgenomen in de Nota van Wijzigingen. Ook deze nota is onderdeel van de besluitvorming van het PIP en is door Gedeputeerde Staten vastgesteld.

Het definitieve PIP gaat, samen met de Nota van Beantwoording en de Nota van Wijzigingen, richting Provinciale Staten. Daarvoor hebben Gedeputeerde Staten een Statenvoordracht gemaakt. Daarin is het voorstel opgenomen dat PS het PIP vaststellen en ter inzage leggen. Vervolgens kunnen belanghebbenden gedurende zes weken beroep aantekenen bij de Raad van State als zij het niet eens zijn met het besluit en de inhoud van het PIP.

Na een eventuele behandeling bij de Raad van State wordt het PIP onherroepelijk, mits de Raad van State geen streep zet door het besluit. Vervolgens starten de voorbereidingen om de brug over de ringvaart, de busbaan en het doorfietspad aan te leggen. Naar verwachting kan in 2029 de HOV-verbinding in gebruik worden genomen.

2. Ontvankelijkheid zienswijzen

Er zijn 23 zienswijzen binnengekomen. Alle zienswijzen zijn binnen de periode van 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024 verzonden. Daarmee zijn alle 23 zienswijzen ontvankelijk.

3. Nut en noodzaak project

In een aantal zienswijzen wordt gevraagd naar het nut en de noodzaak van het project. Omdat daar een wat langer antwoord voor nodig is, beginnen we deze Nota van Beantwoording met een stukje algemene tekst over het nut en de noodzaak.

In de afgelopen jaren zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd rondom de HOV-corridor Schiphol-Noordwijk. Twee belangrijke daarvan zijn:

- Planstudie kwaliteitsimpuls OV-corridor Duin- en Bollenstreek – Schiphol (MuConsult en IV Infra in opdracht van de provincie Zuid-Holland, 2011)
- Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol in Haarlemmermeer (Sweco in opdracht van de Provincie Noord-Holland, 2018)

Planstudie

De achterliggende gedachte van de Planstudie is dat een hoogwaardige OV-verbinding noodzakelijk is om de bereikbaarheid van de regio te borgen en een verdere belasting van het (hoofd)wegennet zoveel mogelijk te voorkomen. De studie borduurt voort op een eerste verkenning waarin een hoogwaardige OV-verbinding tussen de Duin- en Bollenstreek en Schiphol haalbaar is gebleken.

De Planstudie bestaat uit een onderzoek naar de vervoerwaarde en de exploitatie van een dergelijke verbinding (eerste deel) en een onderzoek naar de ligging van het voorkeurstracé (tweede deel). Uit het eerste deelonderzoek blijkt dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengst als gevolg van de OV-verbinding fors toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een beduidende verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.

Uit het tweede deelonderzoek blijkt deze winst vooral voor rekening komt van het deeltraject Lisse-Nieuw Vennep.

Tracéverkenning

Dit was de reden om voor dit traject de Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol uit te voeren. Het tracé zoals dat nu in het PIP is opgenomen komt daar als voorkeursvariant uit. De doorslaggevende argumenten waren:

- Bus kan doorrijden: lange rechte lijnen met prioriteit voor het openbaar vervoer;
- Hoge vervoerswaarde als gevolg van de woningbouwontwikkeling Lisserbroek Noord (veel potentiële busreizigers).

Integrale oplossing met N207

Een aantal indieners pleiten voor een meer integrale oplossing (HOV en autoverkeer) op een tracé, gelegen iets ten noorden van Lisserbroek. Deze oplossing betekent circa drie minuten extra reistijd. Het busverkeer rijdt dan langer mee met het overige (auto)verkeer. Drie minuten extra rijtijd kan daardoor in de praktijk al snel oplopen. Daarnaast lijkt drie minuten niet veel, maar in exploitatieberekeningen voor het openbaar vervoer maken enkele minuten vaak het verschil. Immers, de rijtijdwinst (of verlies) wordt gehaald door elke bus, gedurende de gehele levensduur van de busbaan.

4. Beantwoording zienswijzen

Hierna volgt de reactie op elke zienswijze. De indieners van de zienswijzen hebben een brief gehad met daarin het nummer (ID-nr.) van diens zienswijze. Per zienswijze wordt de reactie weergegeven. De zienswijzen zijn opgeknipt in delen. Dit is gedaan om elke aparte vraag of opmerking goed te kunnen beantwoorden. Elke zienswijze begint met het nummer van de vraag of opmerking. Deze is doorlopend over de zienswijzen heen. De laatste zienswijze kent dan ook de hoogste nummers. Vervolgens wordt in de kolom de vraag of opmerking van de zienswijze weergegeven. In de laatste kolom is de reactie op de vraag of opmerking gegeven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
1	1	1. Belanghebbende: Roeivereniging Iris maakt intensief gebruik van de waterwegen in het betreffende gebied voor roeitrainingen en -tochten. Wij zijn daarom direct betrokken bij en beïnvloed door de plannen voor de nieuwe HOV-brug tussen Lisse en Lisserbroek. 2. Veiligheid roeiers: Het huidige ontwerp van de brug houdt alleen rekening met het middelste bruggat voor doorvaart. Wij pleiten voor het geschikt maken van ook het meest westelijke bruggat voor doorvaart door roeiverkeer. De structuur en afmetingen van dit bruggat dienen te voldoen aan de normen betreffende de minimale doorvaarthoogte en -breedte voor roeiverkeer, en de configuratie van de remmingswerken mag geen hinder of beperkingen opleggen aan de veilige en onbelemmerde passage van dergelijk verkeer. Dit is van essentieel belang om de veiligheid van onze roeiers te waarborgen, gezien de huidige en toekomstige drukte op het water. 3. Verkeersveiligheid en efficiëntie: Het aanpassen van het ontwerp om twee doorvaartmogelijkheden te bieden, zal leiden tot een betere spreiding van het waterverkeer. Dit verhoogt niet alleen de veiligheid voor roeiers, maar draagt ook bij aan de algehele verkeersveiligheid en efficiëntie op het water. Wij verzoeken u met klem om de veiligheid en belangen van onze roeiers en andere watergebruikers mee te nemen in de verdere uitwerking van het bestemmingsplan. Een aanpassing van het ontwerp om het meest westelijke bruggat additioneel geschikt te maken voor doorvaart door roeiverkeer, zou een zeer gewaardeerde stap van een veiligere waterinfrastructuur.	Op dit moment is het ontwerp van de brug nog niet zo ver om te bepalen of een extra bruggat voor roeiverkeer in te passen is. Wel nemen we uw wens mee in de verdere uitwerking van het ontwerp. Het voorliggende PIP voorziet in de mogelijkheid om dit punt mee te nemen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	2	Algemeen: De noodzaak om te komen tot een betere ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek en de Haarlemmermeer wordt door mij onderstreept. Onderdeel hiervan is een veilige en snelle verbinding met openbaar vervoer. De HOV-verbinding zoals nu gepland voorziet in het laatste. Echter: De gekozen HOV-verbinding voorziet niet in een oplossing voor de reeds jarenlang bestaande verkeershinder ter hoogte van de Ringvaartbrug (verbinding Lisse-Lisserbroek). De smalle doorgang daar ter plekke is onveilig voor alle vormen van verkeer. Met name in het toeristenseizoen (Keukenhof) staan files tot ver in Lisse (t/m de Hyacinthenstraat). Ook grote vrachtwagens kunnen de nauwe doorgang nauwelijks passeren en veroorzaken veel geluids- en milieuoverlast voor de bewoners van de Kanaalstraat. In de afgelopen 10 -15 jaar heb ik meerdere keren de vraag gesteld, waarom niet gekozen is voor een meer integrale oplossing (HOV en autoverkeer) op een tracé, gelegen iets ten noorden van Lisserbroek (voor HOV slechts ± 3 minuten extra reistijd). Ter hoogte van of iets ten zuiden van de N207 is ruimte genoeg. Op deze vraag heb ik nooit een afdoend antwoord ontvangen. Ook op de laatste bijeenkomst (inzage PIP) op 17 januari 2024 werd deze vraag opnieuw niet afdoende beantwoord: - Tijdens de bijeenkomst op 17 januari werd wel toegegeven dat integrale ontsluiting (óók voor autoverkeer) inderdaad belangrijk is, maar geeft men aan: dit zal in de toekomst opgelost worden met nog een brug meer ter hoogte van Zuid-Lisserbroek. De mogelijkheid van een aquaduct werd zelfs genoemd! Behalve dat er in dat geval sprake is van nóg een (dure) brug, met nog meer nadelen voor bewoners en voor het scheepvaartverkeer, is over de status van dit project nog weinig bekend. Een bezoeker gaf aan dat in dat geval het nog te ontwikkelen tracé ook weer door woonwijken zal moeten met alle bezwaren van dien. - Het bovenstaande overzicht van het oude en nieuwe tracé laat zien dat een ontsluiting ter hoogte van of iets ten zuiden van de N207 de reistijd met de HOV-bus nauwelijks wordt verlengd. Tevens lijkt een verbinding met een nog te ontwikkelen nieuwe woonwijk (noord Lisserbroek) heel goed mogelijk. Er zijn immers nog geen huizen getekend. Verdubbeling (of meer) van de N207 lijkt mij veruit de voorkeur hebben, omdat hier alle ruimte is om meer integraal infrastructurele knelpunten op te lossen. Een ander belangrijk voordeel ontstaat voor de grote scheepvaart voor de aanvoer van zand en grind naar de zand- en grindhandel Otte B.V. Bij het geplande tracé ondervindt deze scheepvaart veel hinder. Vraag: Is aan dit knelpunt gedacht? Zo ja, is berekend wat de effecten (economische effecten en milieueffecten) van het gekozen tracé zijn op dit groot vaarverkeer en op de reistijd van de bus.	In uw zienswijze benoemd u een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
		Tijdens de bijeenkomst op 17 januari werd genoemd dat dit mogelijk opgelost zal worden met een “groene zone” waarbij de schepen ongehinderd kunnen doorvaren? Omdat dit nog uitgewerkt moet worden werd dit niet echt duidelijk. Bij het tracé ten noorden van Lisserbroek bestaat dit knelpunt niet. In het geval er in de toekomst 3 bruggen komen (zie hierboven) wordt dit knelpunt nog groter! De overige knelpunten van het geplande tracé op een rij: Behalve het afzien van een integrale infrastructurele oplossing voor alle vormen van verkeer gaat het geplande tracé dwars door woonwijken met veel schade voor bewoners: - Sloop van 3 woningen. - Vrij uitzicht (over water en dijk) voor aanpalende woningen op de Hillegommerdijk vermindert sterk. - Geluids- en milieuoverlast als gevolg van remmend, stilstaand en optrekkend verkeer voor bewoners van bij de brug aanpalende woningen. - Zicht op stoplichten en verkeersborden. - Voor aanpalende woningen vervallen 10 parkeerplaatsen. Ook al komt de extra parkeerdruk niet boven de norm (85%), betekent dit niet dat bewoners van aanpalende woningen niet fors gedupeerd zijn. Immers, zij parkeren nu voor hun woning en dat kan bij realisatie van de brug niet meer. Voor huizen verderop gelegen zal het uitzicht op de Ringvaart verder verslechteren. Zij kijken dan vrijwel permanent tegen auto’s aan. De suggestie om de parkeerplaats van de Narcissenstraat te verbinden met de toekomstige HOV is onacceptabel. Behalve dat hiervoor het bestemmingsplan moet worden gewijzigd en grond aangekocht moet worden, wordt het uitzicht van aanpalende woningen (nu groenvoorziening) veranderd in een toegangspad. - Het verhogen van de Ringdijk over het traject halverwege Hillegommerdijk 45 t/m Hillegommerdijk 57 leidt tot nog moeilijker ontsluiting van het pad tussen Hillegommerdijk 45 en Hillegommerdijk 51. Ook is er mogelijk meer sprake van wateroverlast, - Vervallen van bestaande aanlegsteiger voor de plezierboot van Hillegommerdijk 51. - Ter hoogte van Hillegommerdijk 44 en 45 staan in het water palen getekend voor het aanmeren van boten die wachten voor de brug? Het is niet duidelijk of deze palen er komen. Tijdens de bijeenkomst op 17 januari kon men hierover geen duidelijkheid verschaffen. Vraag: Is hierover meer bekend? Als deze palen er komen heeft dat consequenties voor de bestaande aanlegsteiger van Hillegommerdijk 44. Het eventueel realiseren van een aanlegsteiger voor Hillegommerdijk 45 wordt onmogelijk. Kan dit gecompenseerd worden? En zo ja, hoe? - Ophoping van scheepvaartverkeer (grote scheepvaart en pleziervaart). - Bij het gekozen huidige tracé is de omvang van planschade onevenredig groot: naast het slopen van 3 huizen en onteigenen van grond, is er mogelijk sprake van waardevermindering van aanpalende woningen, mogelijk schade aan woningen als gevolg van een grote inbreuk op het bestaand dijklichaam en overlast tijdens de bouw. De nauwe doorgang ter hoogte van het Fioretticollege is mogelijk onveilig. Ik realiseer mij dat genoemde punten voor zover het planschade betreft ook later aan de orde kunnen komen. Het is echter moeilijk om in deze zienswijze dit geheel van elkaar te scheiden. Samengevat zijn de vragen:	

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	3	Waarom dit tracé? Waarom niet gekozen voor een meer integrale oplossing van problemen?	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.
2	4	Hoe moet de financiële impact gewogen worden: Een HOV-verbinding (gepland tracé) + een brug (aquaduct)iets ter hoogte van Zuid-Lisserbroek versus de geschetste integrale oplossing?	Vanwege de geplande woningbouw, waaronder in Lisserbroek, worden diverse wegen aangepast of aangelegd. Voor elk project geldt dat een afweging wordt gemaakt of deze maatschappelijk verantwoord is. Hiervoor wordt een Maatschappelijke Kosten-Baten analyse (MKBA) opgesteld per project. Het gaat om twee verschillende projecten met verschillende opgaven. Dit PIP gaat over de HOV-verbinding om het openbaar vervoer te faciliteren.
2	5	Heeft men zich de impact gerealiseerd van het geplande tracé op het groot scheepvaartverkeer (met name ten behoeve van zand- en grindvervoer) en het HOV-verkeer? Zijn hiervan berekeningen gemaakt? Hoe kan de economische schade voor het scheepvaartverkeer gecompenseerd worden?	Voor beroepsvaart wordt de brug geopend. Uitgaande van 12 bussen per uur, is per uur ongeveer 20 minuten beschikbaar voor brugopeningen. Dit is voldoende voor de beroepsvaart. Voor recreatievaart kan in uitzonderlijke situaties een wachtrij ontstaan voor de brug . Bedrijven die schade ondervinden als gevolg van de aanleg van de HOV-verbinding kunnen een aanvraag voor planschade indienen. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit de wet en jurisprudentie.
2	6	Is berekend hoeveel mensen gebruik maken van de HOV-verbinding. Wat zijn de uitkomsten van deze berekening? Ik zie in mijn omgeving (Lisse en Haarlemmermeer) te vaak bijna lege bussen rijden.	Deze berekeningen zijn onderdeel geweest van de Planstudie. Daaruit blijkt dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengst toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.
2	7	In hoeverre interfereert de al jarenlange onzekerheid (ook nu nog!) over woningbouw in Lisserbroek met de beslissing over een HOV-verbinding in het algemeen, en met het gekozen tracé in het bijzonder.	De woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse versterken elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	8	In hoeverre is de veiligheid van alle verkeer, en in het bijzonder van het schoolgaand verkeer (Fioretticollege Lisse) in het geding?	Het (schoolgaande) fietsverkeer krijgt een breed doorfietspad langs een groot deel van de busbaan en op de brug over de Ringvaart. Hiermee wordt een veiliger alternatief geboden voor fietsverkeer dan de bestaande route via de Lisserbrug. Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.
2	9	Is er een goede oplossing voor de bewoners van wie het huis gesloopt moet worden?	Wij werken aan een goede oplossing voor bewoners waarvan het huis moet wijken. In dergelijke gevallen zijn wij gehouden aan wettelijke procedures.
2	10	Wat zijn de milieueffecten voor bewoners die dichtbij de brug wonen (hierbij denkend aan ronkend auto- en scheepvaartverkeer voor het huis?	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Graag verwijzen wij u naar de bijlagen 2 en 3 bij de Toelichting op het PIP (Onderzoek luchtkwaliteit, en Geluidsonderzoek). Uit deze onderzoeken blijkt dat er geen onacceptabele effecten optreden.
2	11	In de afgelopen 10-11 jaar is ons tijdens verschillende meetings meermalen verzekerd en beloofd dat het geplande tracé uitsluitend bestemd is voor HOV. Dit zal in de toekomst ook zo blijven. Mijn vraag: Hoe hard is deze verzekering/belofte?	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik is niet beoogd en kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
2	12	Hoe groot is het effect van de verhoging van de Ringdijk voor de ontsluiting tussen Hillegommerdijk 45 en Hillegommerdijk 51?	De Hillegommerdijk wordt hier iets verhoogd en de inrichting wordt aangepast om de aanleg van de brug en de busbaan mogelijk te maken en de kruising die hierdoor ontstaat veilig te kunnen inrichten. De ontsluiting van de woningen blijft (nagenoeg) gelijk. Om de impact van de brug op de omgeving beperkt te houden is gekozen voor een lagere brug.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
2	13	Hoe wordt het vervallen van parkeerplaatsen voor auto's opgelost?	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage "Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek" (bijlage 1 van de Toelichting). De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen.
2	14	Wat is het effect van getekende palen in de Ringvaart ter hoogte van Hillegommerdijk 44 en 45? Hoe wordt het vervallen van aanlegplaatsen voor plezierboten opgelost?	De tekeningen bij het PIP of het Voorlopig Ontwerp bevatten geen palen ter hoogte van huisnummers 44 en 45. We nemen aan dat u doelt op de wachtplaatsen voor scheepvaartverkeer aan beide zijden van de brug. Deze zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over. Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven. Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
3	15	Een nieuwe brug met bijbehorende busbaan direct naast ons huis…! Al sinds september 2012 worden wij hiermee geconfronteerd. Wat vinden wij hiervan? Onderstaand onze zienswijze op uw inpassingsplan. In de eerste plaats zijn wij niet tegen verbeteringen van het OV. Een betrouwbaar en snel OV zal steeds belangrijker worden. Dat hiervoor bepaalde ingrepen noodzakelijk zijn begrijpen wij, alleen het nut en noodzaak van een HOV-verbinding tussen Noordwijk-Schiphol is ons nooit helemaal duidelijk geworden. De keuze voor het huidige tracé is in een vroeg stadium, medio 2014/2015 al besloten. Discussie of vragen naderhand hierover werden afgedaan met; ‘heeft geen zin, dit besluit is al genomen, het staat vast.’ Maar de uitgangspunten waarop dit besluit genomen is, zijn nooit gedeeld met ons. Inmiddels zijn we 10 jaar verder, de vraag is dan ook of deze uitgangspunten nog kloppen. Een meer integrale oplossing (HOV en autoverkeer) op een tracé, gelegen iets ten noorden van Lisse of aan de zuidzijde van Lisse zou met de huidige situatie een grote kans zijn, ook voor u als bestuurders. Ook op deze vraag hebben wij nooit een antwoord ontvangen.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.
3	16	Sinds mei 2006 wonen wij met veel plezier aan de Hillegommerdijk. Maar de inpassing van uw plan heeft een zeer grote impact op onze directe leefomgeving. Onderstaand noem ik een aantal aspecten of bezwaren om dit te verduidelijken; Ons vrije uitzicht vermindert sterk! In de eerste plaats door de nieuwe brug met bijbehorend remmingswerk en meerpalen. Maar ook de wegverhoging aan de voorzijde van ons huis met verkeerslichten ed. en het talud naast ons perceel verminderen ons uitzicht aanzienlijk.	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten. Wel wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op een eventuele waardevermindering van uw woning. Daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit de wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is.
3	17	Vanaf de busbaan, fietspad en trottoir is veel meer inkijk mogelijk in onze tuin en ons huis waardoor we veel minder privacy hebben dan in de huidige situatie;	Zie onze reactie hierboven. Enig verlies aan privacy is niet volledig uit te sluiten. Wij achten dit niet zodanig dat er sprake zal zijn van een onevenredige aantasting van uw woongenot. Hierbij speelt ook mee dat de voorbijkomende personen relatief kort ter plaatse van uw woning verblijven en verkeersdeelnemers over het algemeen gefocust zijn op de weg en de doorstroming.
3	18	De huidige parkeerplaats langs de Ringvaart en ook op onze oprit vervalt. Gezien de lichamelijke beperking van mijn vrouw is een parkeerplaats direct bij ons huis essentieel.	In het Voorlopig Ontwerp van de HOV-verbinding is opgenomen dat de uitrit wordt verplaatst naar het perceel naast de woning. Binnen de grenzen van het PIP is dit planologisch mogelijk. Op de inloopbijeenkomst op 17 januari 2024 is u toegezegd dat we de mogelijkheden gaan onderzoeken om parkeren op uw eigen grond mogelijk te maken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
3	19	In de nieuwe situatie zijn er meer- en andersoortige verkeersbewegingen wat in potentie onveiliger is, en ook meer geluid- en milieuoverlast geeft dan in de bestaande situatie.	Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd. Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Graag verwijzen wij u naar de bijlagen 2 en 3 bij de 'Toelichting op het Ontwerp-PIP (Onderzoek luchtkwaliteit en Geluidsonderzoek). Uit het onderzoek blijkt dat er geen onacceptabele effecten optreden. Daarnaast is er in de OV concessie benoemt dat alle bussen op het tracé elektrisch gaan rijden.
3	20	Drie woningen moeten gesloopt worden. Het gaat hierbij om mijn directe buren. En het gezegde ‘beter een goede buur dan een verre vriend’ gaat ook hierop, maar door uw plan ontneemt u mij mijn buren.	Wij erkennen dat het project ook nadelige gevolgen met zich mee brengt, waaronder voor u onder andere het verlies van fijne buren. Wij begrijpen dit maar dit is inherent aan publieke besluitvorming. Het algemeen belang prevaleert hier boven de individuele belangen.
3	21	In de nieuwe situatie wordt ons perceel en woning inbraakgevoeliger dan in de huidige situatie.	Wij zien geen reden om aan te nemen dat uw woming als gevolg van de komst van de busbaan inbraakgevoeliger zou worden.
3	22	Het aanmeren van een boot of een steiger aan de voorzijde van mijn huis wordt door dit plan onmogelijk gemaakt.	Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven. Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan.
3	23	Door de verhoging van de weg aan de voorzijde en het talud naast ons perceel is de kans op wateroverlast op ons perceel groot.	Van wateroverlast mag in principe geen sprake zijn aangezien de afwatering niet zal plaatsvinden naar privé -grond. De afwatering van de weg blijft conform de huidige situatie, namelijk in de richting van de Ringvaart.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
3	24	De realisatie van uw plan zal heel wat voeten in de aarde hebben. Dit zal leiden tot langdurige overlast voor ons, zeker in relatie tot de gezondheid van mijn vrouw, met alle gevolgen van dien.	De werkzaamheden zullen inderdaad gepaard gaan met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zoveel mogelijk te beperken. Het uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wel houden we u zo goed als mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent.
3	25	Het moge duidelijk zijn dat de uitwerking van uw plan verregaande gevolgen zal hebben op onze directe leefomgeving, en hiermee ingrijpt op ons woongenot in de negatieve zin. Aanvullend, aan de overkant van de Ringvaart zit nog een addertje onder het gras. Want de kans dat deze brug op termijn (gedeeltelijk) bestemd wordt voor autoverkeer is niet onwaarschijnlijk. Het politieke draagvlak hiervoor groeit, met name aan de kant van Lisse. Het zou mij dan ook niets verbazen als andere zienswijzen op uw plan dit onderschrijven. Gedurende het proces is ons meermalen verzekerd en beloofd dat deze brug niet bestemd zal worden voor autoverkeer m.u.v. gebruik door hulpdiensten. Echter, deze mondelinge toezeggingen zijn wat ons betreft onvoldoende. Bij de HOV-brug in Zaandam is achteraf ook het gebruik gewijzigd. Het is evident dat de overlast voor ons als direct omwonende in dat geval nog veel groter zal zijn.	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik is niet beoogd en kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
3	26	Alles overziend worden wij hier niet vrolijk van, we staan dan ook afwijzend tegenover uw plan. We staan wel positief tegenover de 30-km zone zoals nu opgenomen in uw plan. Alleen zal de lengte van deze zone juist een averechts effect hebben, de afstand zoals nu getekend is te kort. Bij vrijwel elke kern langs de Ringvaart is de dijk uitgevoerd als 30-km zone. Waarom dan ook niet in Lisserbroek? Dit is dus ook een kans om tegelijk de hele dijk in Lisserbroek als 30-km zone uit te voeren. Deze suggestie is eerder door ons ingebracht. Echter hierbij verwijst u naar de gemeente Haarlemmermeer als belanghebbende. Dit is wat ons betreft typerend voor het hele proces tot nu toe; verschillende overheden die elkaar tegenwerken in plaats van samenwerken.	Wij begrijpen uw standpunt over het project. Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een veilige inrichting van de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. Daarbij wordt een 30 km/h zone aangehouden voor het verkeer op de Hillegommerdijk ter plaatse van de brug. Voor het overige deel van de Hillegommerdijk is de gemeente Haarlemmermeer verantwoordelijk. Het is dus aan de gemeente om te beoordelen of er ook op andere delen van de Hillegommerdijk een 30 km/h zone wenselijk en haalbaar is. Wij hebben uw opmerking gedeeld met de gemeente Haarlemmermeer.
3	27	We beseffen goed dat een gedeelte van de genoemde bezwaren technisch oplosbaar zal zijn. Maar als omwonenden hebben wij onvoldoende inzicht in het verdere proces. Althans, onvoldoende inzicht om hier ook vertrouwen in te hebben. Daarnaast zal ook niet alles technisch oplosbaar zijn, daarvoor zal bij verdere doorgang van uw plan op een andere manier compensatie moeten plaatsvinden. We vertrouwen erop dat u ons op de hoogte houdt van de verdere procesgang. Indien gewenst kunnen wij onze zienswijze mondeling aan u toelichten.	Voor wat betreft compensatie verwijzen wij u naar onze reactie over planschade. Het verdere proces verloopt als volgt: na het vaststellen van het PIP door Provinciale Staten wordt het Voorlopig Ontwerp van de busbaan en de brug verder uitgewerkt. Daarbij betrekken wij alle omgevingspartijen, waaronder u als direct aanwonende. Het nu voorliggende PIP maakt het mogelijk om deze stappen te zetten.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
4	28	Van 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024 ligt ter visie het ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud. In genoemde periode is het mogelijk een zienswijze bij u in te dienen naar aanleiding van de inhoud van genoemd plan. Ondergetekende treedt op als directeur van Aziyadé BV, gevestigd te 2151 MR Nieuw-Vennep, IJweg 1824, ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 56247915. Voornoemde besloten venootschap exploiteert het akkerbouwbedrijf Aziyadé nabij de IJweg te Nieuw-vennep, kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer, Sectie AF, de nummers 196-327 en 3814, tezamen groot 42.82.01 ha. Conform de inhoud en na realisering van het bovengenoemde plan zal de huiskavels van genoemde hoeve doorsneden worden door een busbaan en parallel daaraan een fietspad. Dat zal vergaande gevolgen hebben voor de exploitatie van ons akkerbouwbedrijf. Iedere verkleining van genoemd akkerbouwbedrijf zal leiden tot een direct gevaar voor de levensvatbaarheid van ons bedrijf. Bovendien zal een doorsnijding van de duurste huiskavels leiden tot vermogens- en inkomensverlies, omrijschade, kosten voor aanpassingen van ons bedrijf en eventuele overige bijkomende kosten. In eerder overleg met uw provincie hebben wij aangegeven dat dit voor ons onacceptabel is tenzij de gemeente Haarlemmermeer bereid is met ons te sluiten een anterieure overeenkomst, inzake het plaatsen van woonhuizen op onze genoemde percelen. In eerste instantie leek het erop dat genoemde overeenkomst in december 2023 door partijen getekend zou worden. Inmiddels hebben wij te verstaan gekregen, dat dit nog wel een half jaar kan duren. In verband met het laatst genoemde kan ik niet anders dan namens Aziyadé BV een zienswijze in te dienen naar aanleiding van het ter visie gelegde PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud. Door de uitvoering van dit plan zal de levensvatbaarheid van ons bedrijf in geding komen en naar aanleiding daarvan wensen wij dat er geen uitvoer gegeven zal worden aan de aanleg van een busbaan en fietspad. In het geval van de plannen toch door zouden gaan verlangen wij zekerheid dat de schade vergoed zal worden op basis van een volledige schadeloosstelling. Zoals gememoreerd onze zienswijze zal grotendeels ingetrokken kunnen worden op het moment dat de gemeente Haarlemmermeer een anterieure overeenkomst met ons is aangegaan, inzake de bouw van woningen op onze landerijen.	Wij zijn ons er van bewust dat de Gemeente Haarlemmermeer en projectontwikkelaars in gesprek zijn over de mogelijkheden voor woningbouw. Ook wij zijn partner in het gesprek als het gaat om de ontsluiting van de woningbouw. Wij hebben er vertrouwen in dat de gesprekken leiden tot overeenkomsten die alle partijen comfort bieden. Voor het project is een deel van uw gronden benodigd. Hiervoor geldt de mogelijkheid voor schadeloosstelling. Na het vaststellen van het PIP gaan wij in gesprek met de grondeigenaren over het verwerven van de gronden.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
5	29	Middels dit schrijven informeer ik u over mijn zienswijze ten aanzien van het Provinciaal Inpassingsplan HOV Lisserbroek-Getsewoud. Als eigenaar van gronden gelegen aan de Hillegommerdijk 85 te Lisserbroek, kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer, sectie F, nummers 1896, 1897, 2705, 4042 en 4044 zijn er de afgelopen jaren gesprekken gevoerd met de Provincie en de gemeente Haarlemmermeer ten aanzien van de noodzakelijke verplaatsing van het verenigingsgebouw van de IJs- en Skeelerclub Lisserbroek. Op de in mijn bezit zijnde gronden zijn thans een woonhuis en kwekerij gevestigd. Door verplaatsing van het verenigingsgebouw en de aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg dient het woonhuis te worden gesloopt en zijn de overige gronden door zijn geringe afmeting, niet meer bruikbaar als kweekgrond waardoor er dus tevens sprake zal zijn van een ongewenste bedrijfsbeëindiging.	Door de aanleg van de HOV-busbaan en -brug verdwijnt de huidige ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. De vervangende ontsluiting is voorzien aan de noordzijde van de IJs- en skeelerclub. De ontsluiting en het parkeerterrein komt op gronden te liggen zonder dat daar woningen of andere gebouwen voor moeten wijken. Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden. In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor o.a. het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaren. Is dat niet het geval, dan zal het clubgebouw op het terrein van de IJs- en skeelerclub zelf gerealiseerd worden (inbreiding). Omdat op dit moment nog geen sprake is van overeenstemming, is in het voorliggende PIP rekening gehouden met deze inbreiding. Dat betekent dat als gevolg van het PIP de woning en overige gebouwen van Hillegommerdijk 85 kunnen blijven staan.
5	30	Voor deze verplaatsing is de gemeente, als grondeigenaar, verantwoordelijk terwijl de Provincie de verantwoordelijkheid draagt voor het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg ernaartoe en de bijbehorende parkeervoorziening. Door deze verdeling van verantwoordelijkheden was er echter van een duidelijke samenhang tussen beide verantwoordelijkheden geen sprake en werden de belangen van mij als grondeigenaar en de IJs- en skeelerclub onvoldoende gewaarborgd.	Wij hebben kennisgenomen van uw standpunt. Het PIP verzekert door de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg en parkeerplaatsen het voortbestaan van de IJs- en skeelerclub. Mocht u met de gemeente en de IJs- en skeelerclub tot een alternatief ontwerp komen, waarbij parkeren en de ontsluiting van de IJs- en skeelerclub nog steeds gewaarborgd is, dan werkt de provincie daar graag aan mee. Het PIP maakt geen enkele oplossingsrichting onmogelijk. Wij zien dan ook niet in welk opzicht uw belangen onvoldoende zijn gewaarborgd.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
5	31	Daarnaast bleek de door de provincie vastgestelde inbrengwaarde van mijn gronden volstrekt onvoldoende te zijn om het optredende economisch verlies, als gevolg van sloop woonhuis en bedrijfsbeëindiging, te compenseren en heerste er ook bij de IJs- en skeelerclub grote onzekerheid over hoe hun (financiële) toekomst eruit zou gaan zien. Als grondeigenaar heb ik daarom samen met de IJs- en skeelerclub het initiatief genomen tot het opstellen van een kleinschalig integraal woningbouwplan waarbij wel aan alle belangen tegemoet kan worden gekomen. Ondanks enthousiasme bij zowel de provincie als gemeente bleek er echter geen bereidheid om te komen tot enige vorm van provinciale medewerking ten aanzien van het integrale plan. Vanwege de nu onsamenhangende ruimtelijke invulling en onzorgvuldige belangenafweging kan ik mij dan ook niet vinden in de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verenigingsgebouw van de IJs- en skeelerclub Lisserbroek op mijn gronden als ook de bijbehorende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen.	De afgelopen jaren is veelvuldig met u gesproken en de gemeente Haarlemmermeer over op welke wijze wij mogelijkerwijze rekening kunnen houden met de door u gewenste woningbouw. De provincie is daarin een ondergeschikte partij, aangezien wij daarin geen bevoegd gezag zijn. Op dit punt zult u daarom overeenstemming moeten bereiken met de gemeente. Omdat deze overeenstemming er (nog) niet is, zijn wij in het PIP uitgegaan van een ontsluitingsweg met het parkeerterrein op gronden zonder dat daarvoor woonhuizen of andere gebouwen moeten wijken. Het PIP maakt geen enkele inrichting c.q. de uitbreiding van het terrein van de IJs- en skeelerclub onmogelijk en als provincie staan we ervoor open voor elke mogelijke oplossingsrichting. Hetzelfde geldt voor de door u genoemde kleinschalige woningbouwontwikkeling. Wij blijven hierover dan ook graag met u, de IJs- en skeelerclub en de gemeente in overleg.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
6	32	Door enkel een toegangsweg naast mijn woning te projecteren blijft er een grote mate van van onzekerheid bestaan hoe mijn woongenot er in de toekomst uit zal komen te zien. Tevens zal door de toegangsweg midden door de door mij in gebruik zijnde gronden te leggen, het voortzetten van mijn bloemenkwekerij zeer lastig worden. Vanwege deze onsamenhangende ruimtelijke invulling kan ik mij dan ook niet vinden in de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verenigingsgebouw van de IJs- en Skeerlerclub Lisserbroek op de naastgelegen gronden als ook de bijbehoende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen.	Door de aanleg van de HOV-busbaan en -brug verdwijnt de huidige ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. De vervangende ontsluiting is voorzien aan de noordzijde van de IJs- en skeelerclub. De ontsluiting en het parkeerterrein komt op gronden te liggen zonder dat daar woningen of andere gebouwen voor moeten wijken. Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden. In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor o.a. het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaren. Is dat niet het geval, dan zal het clubgebouw op het terrein van de IJs- en skeelerclub zelf gerealiseerd worden (inbreiding). Omdat op dit moment nog geen sprake is van overeenstemming, is in het voorliggende PIP rekening gehouden met deze inbreiding. Dat betekent dat als gevolg van het PIP de woning en overige gebouwen van Hillegommerdijk 85 kunnen blijven staan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
7	33	Door de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verenigingsgebouw van de IJs- en Skeelerclub Lisserbroek als ook de bijbehorende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen dient de door mij bewoonde woning gesloopt te worden en dien in mijn bedrijfsvoering op het perceel te beëindigen. Aangezien ik geen enkel zicht heb op het verkrijgen van vervangende woonruimte en de vergoeding tot bedrijfsbeëindiging kan ik mij dan ook niet vinden in de in de PIP geprojecteerde vervangende locatie van het verengingsgebouw van de IJs- en Skeerlerclub Lisserbroek de naastgelegen gronden als ook de bijbehorende ontsluitingsweg en parkeerplaatsen.	Door de aanleg van de HOV-busbaan en -brug verdwijnt de huidige ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. De vervangende ontsluiting is voorzien aan de noordzijde van de IJs- en skeelerclub. De ontsluiting en het parkeerterrein komt op gronden te liggen zonder dat daar woningen of andere gebouwen voor moeten wijken. Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden. In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor o.a. het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaren. Is dat niet het geval, dan zal het clubgebouw op het terrein van de IJs- en skeelerclub zelf gerealiseerd worden (inbreiding). Omdat op dit moment nog geen sprake is van overeenstemming, is in het voorliggende PIP rekening gehouden met deze inbreiding. Dat betekent dat als gevolg van het PIP de woning en overige gebouwen van Hillegommerdijk 85 kunnen blijven staan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	34	Onlangs is bekend gemaakt dat bovengenoemd plan ter inzage ligt. Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen maakt TenneT TSO B.V. (hierna: TenneT) bij deze graag gebruik. Binnen de grenzen van het nu ter inzage liggende bestemmingsplan bevinden zich de bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding “Bleiswijk - Vijfhuizen” en de ondergrondse 150 kV hoogspanningsverbinding “Sassenheim - Haarlemmermeer” die in eigendom en beheer zijn van TenneT. **Algemeen over TenneT** TenneT is bij de Elektriciteitswet 1998 (de "E-wet") aangewezen als beheerder van het landelijke hoogspanningsnet van 110 kV en hoger. Het landelijke hoogspanningsnet is door het ministerie van EZK als vitale infrastructuur aangeduid. TenneT is hiermee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van het landelijke hoogspanningsnet. Deze vitale infrastructuur moet daarom een gepaste bescherming krijgen en behouden in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitgangspunt hierbij is een ongestoorde ligging gedurende de gehele levensfase van de hoogspanningsverbinding. De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding kan beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Om de veiligheid van personen en goederen te waarborgen gelden er bijvoorbeeld aan te houden veiligheidsafstanden. Bovendien is het van belang dat hoogspanningsverbindingen te allen tijde bereikbaar zijn en blijven voor onderhoud, storingen en/of calamiteiten, ten behoeve van de leveringszekerheid en het zo efficiënt mogelijk gebruik kunnen maken van onze assets.	Wij danken u voor uw zienswijze.
8	35	**Zienswijze** Het plan geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende verzoeken. <u>Separate weergave dubbelbestemming bovengrondse- en ondergrondse hoogspanningsverbinding</u> Op de verbeelding is voor het deel waar onze 150 kV ondergrondse hoogspanningsverbinding parallel loopt aan de 380 kV bovengrondse hoogspanningsverbinding slechts één dubbelbestemming weergegeven voor beide verbindingen (zie figuur 1). Dit is een ongewenste situatie, beide verbindingen hebben eigen specifieke regels en een specifieke afmeting van de belemmerde strook. Om deze reden verzoeken wij voor beide verbindingen een eigen dubbelbestemming op te nemen. Voor de 150 kV ondergrondse hoogspanningsverbinding verzoeken wij een belemmerde strookbreedte op te nemen van 3 meter aan weerzijden van de kabel (gemeten vanaf de buitenste kabel). Voor de 380 kV bovengrondse hoogspanningsverbinding verzoeken wij een belemmerde strookbreedte op te nemen van 27 meter aan weerszijden van de verbinding (gemeten vanuit het hart van de verbinding). Informatie over onze hoogspanningsverbindingen kunt u opvragen via het e-mailadres assetinformatie@tennet.eu.	Wij nemen uw verzoek over.
8	36	<u>Aanpassen regels</u> 1. Betreft artikel 9 verzoeken wij u om de titel van artikel 9 'Leiding - Hoogspanning II' te veranderen in 'Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding'. Met het aanpassen van de titel wordt duidelijker dat deze regels bedoeld zijn voor de bescherming tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze ondergrondse hoogspanningsverbinding;	Wij nemen uw verzoek over.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	37	2. Daarnaast verzoeken wij u de bestemmingsomschrijving in artikel 9.1 op de onderstaande wijze aan te vullen; “In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn”. Een plan met een meervoudige- of dubbeibestemmingen is in beginsei aanvaardbaar, mits de onderiinge rangorde van de doeleinden of functies zijn aangegeven en mits ze geen tegenstrijdigheden bevatten. Dit is hier niet op een juiste wijze gedaan. Met de energietransitie zal het belang van elektriciteit alleen maar toenemen en daarmee moet het transport van elektriciteit geborgd worden. Zonder een voorrangsbepaling in het bestemmingsplan is onvoldoende gewaarborgd dat het hoogspanningsnet wordt beschermd tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op een betrouwbare levering van energie. Gelet hierop verzoeken wij dan ook om de voorrangsbepalingen zoals voorgesteld op te nemen in de regels;	Wij nemen uw verzoek over.
8	38	3. Betreft artikel 10 verzoeken wij u om de titel van artikel 10 'Leiding - Hoogspanningsverbinding II' te veranderen in 'Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding'. Met het aanpassen van de titel wordt duidelijker dat deze regels bedoeld zijn voor de bescherming tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze bovengrondse hoogspanningsverbinding:	Wij nemen uw verzoek over.
8	39	4. Betreft artikel 10.1 verzoeken wij u om bestemmingsomschrijving aan te passen en hier alleen de bovengrondse 380 kV hoogspanningsverbinding te vermelden. Met het aanpassen de bestemmingsomschrijving wordt duidelijker dat deze regels bedoeld zijn voor de bescherming tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze bovengrondse hoogspanningsverbinding. Daarnaast verzoeken wij u de bestemmingsomschrijving in artikel 10.1 op de onderstaande wijze aan tevullen: “In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn". De motovatie voor deze wijziging is gelijk aan die genoemde bij punt 2.	Wij nemen uw verzoek over.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	40	5. Werken of werkzaamheden onder of in de nabijheid van de hoogspanningsverbinding kan de veiligheid en leveringszekerheid in gevaar brengen. Het is daarom noodzakelijk om tijdig met opdrachtgevers en/of uitvoerders van werken of werkzaamheden in overleg te treden om de toelaatbaarheid van de plannen te toetsen. Om de kans op een onveilige situatie zoveel mogelijk te verkleinen, acht TenneT het noodzakelijk dat, naast de privaatrechtelijke bescherming, ook een pubiiekrechtelijke bescherming wordt verkregen. Wij verzoeken daarom uw medewerking om de voorgestelde aanpassingen van de regels in de artikelen 9.4.1 en 10.4.1 op te nemen. In de hieronder weergegeven tekstvoorstellen staan meerdere werkzaamheden die gevaarlijke situaties met zich mee kunnen brengen en die wij dan ook graag opgenomen zouden willen zien ter bescherming van de ondergrondse en bovengrondse hoogspanningsverbinding, zodat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren. Wij verzoeken u artikel 9.4.1 als volgt aan te passen: a. het aanbrengen en/of rooien van diepwortelende beplanting en bomen, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld; b. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging of andere graafwerkzaamheden; c. het indrijven van voorwerpen in de bodem, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld; d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en aanleggen van drainage, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld; e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil; f. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen; g. het aanleggen van wegen, paden en parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere niet opneembare oppervlakteverhardingen; h. het aanleggen en/of slopen van opstallen, ondergrondse constructies, straatmeubilair, installaties, of apparatuur anders dan ten dienste van deze in artikel 9.1 omschreven bestemming; i. het aanleggen van zonnepanelen. Wij verzoek artikel 10.4 als volgt aan te passen; a. het aanbrengen en/of rooien van opgaande beplanting en bomen; b. het wijzigen van maaiveld- of weghoogte niveau door ontgronding, ophoging of andere graafwerkzaamheden; c. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil; d. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen; e. het aanleggen en/of slopen van bovengrondse opstallen, constructies, straatmeubilair, installaties of apparatuur anders dan ten dienste van deze in artikel 10.1 omschreven bestemming; f. het aanleggen, verbreden, of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheden; g. het aanleggen van zonneparken. Met het aanpassen van deze twee artikelen zijn onze boven- en ondergrondse hoogspanningsverbindingen beter beschermd tegen omgevingsaspecten die van invloed kunnen zijn op onze bovengrondse verbinding.	Wij nemen uw verzoek over.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
8	41	**Conclusie** Wij verzoeken de provincie Noord-Holland bovenstaande punten te betrekken bij de vaststelling van het definitieve PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud en m.e.r.-beoordelingsbesluit. Gelet op het voorgaande kan TenneT, omwille van de veiligheid en het borgen van de leveringszekerheid, niet instemmen met het voorliggende ontwerp inpassingsplan. TenneT verzoekt gedeputeerde staten om het ontwerp inpassingsplan te herzien. **Heeft u nog vragen?** Heeft u vragen over de inhoud van deze brief, dan kunt u contact opnemen met de behandelaar van deze brief. Eventuele correspondentie (met vermelding van onze referentie) kunt u eveneens richten aan deze persoon.	Wij nemen uw verzoeken over. De artikelen 9 en 10 van de Planregels zijn aangepast. In de Nota van Wijzigingen vindt u een overzicht van de wijzigingen.
9	42	Namens IJs- en Skeelerclub Lisserbroek (verder IJSCL) dienen wij een zienswijze in op het PIP. Deze zienswijze is tot stand gekomen omdat wij na veel en lang overleg met zowel Provincie Noord-Holland (verder provincie) als Gemeente Haarlemmermeer (verder gemeente), 4 voor ons zeer belangrijke punten niet zien terugkomen in het PIP of hier niet volledig over zijn geïnformeerd in het voortraject: Punt 1: Tijdens de informatieavond in de Meerkoet hebben wij te horen gekregen dar er een afspraak is gemaakt met (...) m.b.t. ontsluiting van zijn perceel. Deze staat niet ingetekend in de stukken die ter visie liggen, maar sluit volgens zeggen aan op de voor ons voorziene parkeerplaats waar in het PIP ruimte is gereserveerd. Hierdoor komen er minimaal 10 parkeerplaatsen te vervallen die dus elders in het PIP gereserveerd moeten worden. Graag zien wij voordat het PIP wordt vastgesteld een aangepaste versie waarin dit conflict is opgelost.	Het ontwerp van het parkeerterrein is aangepast. Het aangepaste ontwerp voorziet in 27 parkeerplaatsen en een ontsluitingsmogelijkheid van het door u genoemde perceel. Op basis van het aangepaste ontwerp is de Verbeelding van het PIP aangepast.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
9	43	Punt 2: In de bijgevoegde tekening BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0039 is te zien dat 8 parkeerplaatsen zijn ingetekend op het perceel van IJSCL, terwijl in de eerdere tekeningen, gesprekken en toezegging in taxatierapport is uitgegaan van volledige compensatie van grondoppervlakte op grond van (...). Graag zien wij voordat het PIP wordt vastgesteld een aangepaste versie waarin dit conflict is opgelost.	Het klopt dat een aantal parkeerplaatsen op grond die u in gebruik heeft is geprojecteerd. Deze grond is echter in eigendom van de gemeente Haarlemmermeer. De provincie heeft een verplichting om zorgvuldig om te gaan met de beschikbare ruimte. In dat kader hebben wij ervoor gekozen om voor een deel van het toekomstige parkeerterrein gebruik te maken van de grond die in eigendom is van de gemeente. Daarmee kan het gebruik van particuliere grond namelijk zo veel mogelijk worden beperkt. De provincie deelt uw visie niet dat in het voor de IJs- en skeelerclub opgestelde taxatierapport is uitgegaan van volledige compensatie op de grond van de eigenaar ten noorden van de IJs- en Skeelerclub; ook in dit rapport wordt uitgegaan dat een deel van de te realiseren parkeerplaatsen op grond van de IJs- en skeelerclub (in eigendom van de gemeente Haarlemmermeer) komt te liggen. Wij voeren de door u gewenste wijziging dus niet door. Echter, het PIP maakt geen andere inrichting of uitbreiding van het terrein van de IJs- en skeelerclub onmogelijk. Wij blijven hierover graag met u, de gemeente Haarlemmermeer en de betreffende grondeigenaar in gesprek.
9	44	Punt 3: In de ontwerpsessies en afzonderlijke gesprekken tussen IJSCL en Provincie/Gemeente is gesproken over het realiseren van een fiets/wandelverbinding tussen de HOV en het nieuw te realiseren terrein waar opstallen, parkeerplaats en krabbelbaan zullen worden gerealiseerd. Dit om onveilige situaties en omlopen over de dijk te voorkomen en een verkorte route vanuit het dorp realiseren Deze komt op terrein van IJSCL. Er is discussie over wie die verbinding zou moeten aanleggen, maar niet over de noodzaak. Op tekening BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0031 en BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0034 is geen rekening gehouden met een aansluiting. Graag zien wij voordat het PIP wordt vastgesteld een aangepaste versie waarin dit is aangepast en wordt voorzien in de aansluiting.	De provincie heeft de verantwoordelijkheid om te voorzien in een alternatieve ontsluiting van de IJs- en skeelerclub. Dat doen we door de noordelijke ontsluiting vanaf de Hillegommerdijk te koppelen aan het nog aan te leggen parkeerterrein van de IJs- en skeelerclub. Daarmee is de club ook bereikbaar voor langzaam verkeer. De provincie erkent dat een fiets- en wandelverbinding over de dijk een aantrekkelijk alternatief voor deze doelgroep is. Het PIP maakt een dergelijke verbinding niet onmogelijk. Na de vaststelling van het PIP wordt het Voorlopige Ontwerp verder uitgewerkt. Tijdens deze uitwerking gaan we met u hierover in gesprek.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
9	45	Punt 4: Wij zien in het PIP niet terugkomen dat IJSCL volledig wordt gecompenseerd in gronden en terrein inrichting zoals toegezegd: Op tekening BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0039 is te zien dat er een zoekgebied is aangegeven, maar dat deze geen onderdeel is van het PIP. In combinatie met de conflicten in punt 1 en 2 zouden wij dan ook graag zien dat het deel “zoekgebied” wordt toegevoegd aan het PIP als “compensatie gronden IJSCL indeling nader te bepalen.	In het Voorlopig Ontwerp is opgenomen dat de grond van de Hillegommerdijk 85 een zoekgebied is voor onder andere het clubgebouw van de IJs- en skeelerclub. Dat kan alleen als er overeenstemming wordt bereikt met de grondeigenaar. Het PIP bevat hierdoor niet de ruimtelijke reservering, waarbij dat wel het geval is voor de ontsluitingsweg en het parkeerterrein. Wordt er met de grondeigenaar geen overeenstemming bereikt, dan blijft als enige optie over dat het clubgebouw op het bestaande terrein van de IJs- en skeelerclub wordt gerealiseerd (inbreiding). Als uitgangspunt voor het PIP hebben wij genomen dat in ieder geval de minimale voorzieningen van de IJs- en skeelerclub om te blijven functioneren zijn opgenomen. Ten aanzien van de overige voorzieningen bestaat nog onduidelijkheid waar die gerealiseerd gaan worden, waarbij het van belang is dat de realisatie hiervan in ieder geval niet onmogelijk maakt. Omdat er op dit moment nog geen sprake is van een overeenstemming, is in het PIP rekening gehouden met deze inbreiding.
9	46	Tot slot: Wij moeten helaas constateren dat ondanks goed overleg, bijwonen van ontwerpbijeenkomsten, informatieavonden en onlangs nog een gesprek met (...) van de Provincie, (...) van de Gemeente er onvoldoende duidelijkheid is gekomen over de compensatie van grond en ruimtelijke inrichting rondom het verplaatsen van de opstallen, parkeerplaats en krabbelbaan. Provincie legt de bal bij Gemeente, Gemeente legt de bal terug. Feit is dat met het indienen van het PIP voor ons duidelijk is geworden dat er onvoldoende zekerheden zijn als de HOV aangelegd wordt en we dus ook niet akkoord gaan. Zoals al eerder gemeld en besproken hebben wij een voorkeursalternatief uitgewerkt met stakeholders in de omgeving, die recht doet aan de wensen van de partijen, maatschappelijke waarde toevoegt, het voortbestaan van de vereniging borgt en economisch de meest voordeligste oplossing lijkt. En draagvlak heeft binnen het dorp Lisserbroek Wij verwachten van de betrokken overheden commitment en daadkracht om dit voorkeursalternatief een kans van slagen te geven. Mocht dat niet haalbaar zijn eisen we toch op z’n minst dat we punt 1 t/m 4 terugzien in het PIP, zodat de basisafspraken goed vastgelegd zijn en juiste ruimtelijke reserveringen gedaan worden.	Wij hebben kennisgenomen van het door u samen met verschillende omgevingspartijen opgestelde voorkeursalternatief. Het PIP maakt de realisatie daarvan op geen enkele manier onmogelijk. Wij staan hier dan ook voor open. Echter, wij zijn van mening dat de gemeente hiervoor nu aan zet is. Wij hebben met de gemeente afgesproken dat zij in overleg gaan met de eigenaar van de grond aan de noordzijde van de ijsbaan. Doel is het aankopen van (een deel) van deze grond, zodat deze kan worden gebruikt voor de uitbreiding van de ijsclub. Daarnaast is het aan de gemeente om deze gewijzigde bestemming ruimtelijk mogelijk te maken. In het PIP zorgen wij voor een nieuwe ontsluiting en parkeerplaatsen van de IJs- en skeelerclub om de bereikbaarheid te garanderen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
10	47	In september 2019 hebben wij de woning aan de Hillegommerdijk 44 gekocht en zijn daar in april 2020, na een grondige verbouwing (investering) komen wonen. Bij gesprekken voorafgaande aan de daadwerkelijke aankoop is ons meegedeeld dat er (op dat moment nog) vage plannen waren voor een brug over de ringvaart ten behoeve van de HOV lijn Noordwijk - Schiphol, waarover zo werd ons toen meegedeeld al Jaren werd gesproken, maar waar nog weinig tot niets concreets over was gecommuniceerd. Op dat moment hebben we dat voor kennisgeving aangenomen en zijn we met veel plezier gaan wonen in onze nieuwe woning (zijn afkomstig uit Lisse). In de afgelopen periode zijn er een aantal bijeenkomsten (digitaal via Teams) geweest waarin aan de buurtbewoners de eerste plannen van de brug zijn gepresenteerd, waarop wij dan in de gelegenheid waren om te reageren. Dit heeft weliswaar geleid tot enkele aanpassingen, maar de veel noodzakelijkere discussie over de traject keuze kon niet worden gevoerd, omdat dit een spreekwoordelijk gelopen race zou zijn. Hiermee kom ik meteen bij de kern van mijn zienswijze, namelijk dat het huidige plan met een lage brug over het gekozen tracé onacceptabel is en wat mij betreft aangeduid kan worden als een politiek bestuurlijke dwaling. Temeer daar een definitief tracé besluit blijkbaar in november 2018 al is genomen (zie GS besluitenlijst van 6 november 2018), zonder dat de bewoners van betreffend gebied daarover zijn geïnformeerd. Inmiddels is het februari 2024 en stel ik vast dat als er zoveel Jaren van ambtelijk en politiek gesteggel nodig waren om tot dit plan te komen, het op zichzelf al een gegeven is dat het een slecht plan is. Helemaal als blijkt dat er tot op heden geen serieuze actie is ondernomen met betrekking tot de drie woningen die zouden moeten wijken, daar zijn geen woorden voor te vinden waar de bewoners van die woningen de afgelopen Jaren maal Jaren doorheen moesten gaan. Al die tijd volledige onduidelijkheid en dus onzekerheid en als gevolg daarvan geen kant op kunnen. Blijkbaar ontbreekt het ten ene male aan politieke daadkracht om duidelijkheid aan de betreffende bewoners te verschaffen, terwijl andere gedupeerden wel degelijk tegemoet zijn gekomen met vergaande aanpassingen wat betreft ontsluitingsmogelijkheden (...). Ik kan niet anders concluderen dan dat het hele verhaal wat vervolgens in de afigelopen jaren met diverse bijeenkomsten geprobeerd is om aan ons te verkopen werkelijk aan alle kanten rammelt.	In de periode september 2019 t/m april 2020 hebben wij gesprekken gevoerd met de omgeving om de plannen rond de HOV-verbinding concreet te maken. Wij herkennen ons niet in het beeld dat de plannen weinig concreet zouden zijn. Het proces om te komen tot het PIP heeft veel tijd gekost. Met name het zorgvuldig afwegen van belangen en deze verwerken in het PIP kost tijd. Tijdens zo'n proces kan onzekerheid en onduidelijkheid ontstaan. Voor een aantal mensen betekent de aanleg van de busverbinding een verandering van de woonomgeving. Een aantal woningen moeten wijken. Bij de belangenafwegin moeten wij het algemeen maatschappelijke belang zwaarder laten wegen dan het individuele belang. Bedrijven en particulieren die direct geraakt worden door het plan, komen mogelijk in aanmerking voor een tegemoetkoming in de planschade. Daarbij wordt gekeken of voldaan wordt aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. Een aanvraag voor planschade kan ingediend worden zodra het PIP onherroepelijk is geworden.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
10	48	Ik mis een gedegen onderbouwing met steekhoudende argumenten waarom het gekozen tracé juist op deze plek in Lisserbroek is ingekleurd en naast voornoemde zaken ook voor de overige bestaande aanpalende woningen vergaande gevolgen heeft, o.a. toenemende verkeersintensiteit rondom de brug, het vervallen van parkeerplaatsen en aanlegsteigers zonder dat daar afdoende alternatieve oplossingen voor worden gegeven, en noem maar op. Kortom het verlies van zeer veel woongenot. Dit is te meer onbegrijpelijk omdat er een veel eenvoudigere en daarmee ook veel goedkopere oplossing is om de bestaande halfhoge brug over de N207 te verbreden, de 4-baans asfaltstroken vanaf de A4 liggen er ai tot aan de genoemde brug (wat er overigens mijns inziens op duidt dat dit oorspronkelijk al de wens was van de gemeente Haarlemmermeer/Provinciale Staten van Noord-Holland!?). Tevens zouden in dit scenario de huidige bushaltes van de HOV (Sportlaan, Vreewijk, Meer en Duin en Steenfabriek) kunnen blijven bestaan, wat wel zo makkelijk is voor de (paar) mensen die daar nu al gebruik van maken. Het argument dat de HOV halte(s) moet hebben in de toekomstige woonwijk Lisserbroek-Noord is niet relevant, want dat is (als het ooit zover komt) eenvoudig te realiseren langs het huidige tracé vanaf de N207 met een op- en afrit voor de HOV.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen. Daarnaast benoemd u in uw zienswijze een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.
10	49	Is er overigens onderzoek gedaan naarde huidige en toekomstige bezettingsgraad van de HOV? Ik maak namelijk zelf regelmatig gebruik van het bestaande OV richting Schiphol (buslijn 361) en het is mij de afgelopen 2 jaar nog nooit overkomen dat er in de spits meer dan 15 mensen in de bus zaten en overdag komt het meer dan regelmatig voor dat ik er alleen in zit. Ik ben geen econoom, maar kan wel uitrekenen dat er geen sprake is van een rendabele busverbinding, waarbij dan vanzelf de vraag ontstaat wat het nut en de noodzaak van die dure investering in de aanpassing van het tracé is.	Berekeningen van reizigersgroei zijn onderdeel geweest van de Planstudie. Daaruit blijkt dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengst toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.
10	50	Daarnaast maken wij ons serieus zorgen over het ontstaan van een recreatieplek, als de brug eenmaal gerealiseerd is, voor met name jongeren, die dan vanaf de brug en/of via de vaarweggeleidingspalen in de ringvaart gaan springen, duiken en zwemmen. Een situatie die nu bij de bestaande Lisserbrug al jarenlang een feit is (ondanks de bordjes 'verboden te zwemmen') en voor veel overlast voor de omwonenden en pleziervaart zorgt. Ook dat is een bijkomende bijzonder ongewenste situatie. Zeker als je bedenkt dat er naast de brug een school staat waar zich dagelijks zo'n 1.500 jongeren bevinden, waarbij ook nog opgemerkt dient te worden dat de komst van de HOV geen verbetering van de verkeersveiligheid met zich mee brengt voor diezelfde 1.500 jongeren.	Net als bij de Lisserbrug is het bij de nieuwe brug over de Ringvaart verboden om te zwemmen. De handhaving van dat verbod valt onder de verantwoordelijkheid van de politie. Het (schoolgaande) fietsverkeer krijgt een breed doorfietspad langs een groot deel van de busbaan en op de brug over de Ringvaart. Hiermee wordt een veiliger alternatief geboden voor fietsverkeer dan de bestaande route via de Lisserbrug.
10	51	Er zijn nog veel meer inhoudelijke argumenten aan te voeren waarom dit hele HOV tracé plan naar de prullenbak verwezen dient te worden. Een overzicht daarvan is eenvoudig te realiseren door het inventariseren van de argumenten vanuit alle inmiddels door u ontvangen of nog te ontvangen zienswijzen. Daarna en op basis daarvan is het een kwestie van een nieuwe inhoudelijke discussie over dit P.I.P om te komen tot een herroeping daarvan. Kortom roep ik u hierbij op om te komen tot een herroeping van dit P.I.P. op basis van steekhoudende argumenten, correcte financiële doorrekeningen, betrouwbare milieueffectrapportages, effectieve demografische ontwikkelingsstudies inzake Lisserbroek-Noord en bovenal gezond verstand.	In de Toelichting van het PIP hebben wij het plan voor de HOV-verbinding onderbouwd. Hiermee hebben wij voldoende informatie beschikbaar om een weloverwogen besluit te nemen. Herroeping van het PIP is wat ons betreft daarom niet aan de orde.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
11	52	Hiermede maak ik bezwaar tegen de inpassing van Uw PIP onder voornoemd kenmerk. Hoewel de gehele communicatie jegens de direct betrokken bewoners juridisch gezien naar mijn oordeel sedert de start van deze plannen ook ter discussie staat (met name in de aanvangsjaren 2012-2015 is er sprake geweest van bestuurlijke misleiding,maar ook bedrog en dwaling waardoor veel bewoners al voortijdig in de dsicussie zijn afgehaakt) is mijn zienswijze cq.zijn mijn belangrijkste bezwaren nu: 1) De realisatie van onderliggend project is altijd strikt verbonden geweest aan de voornemens cq geplande woningbouw in Lisserbroek-Noord. Die plannen zijn als bekend door de vele actuele/nieuwe milieu-aspecten voor woningbouw rond de Luchthaven-Schiphol in ieder geval op de lange baan geschoven en wellicht, door de inmiddels (economische) onhaalbaarheid geheel van de baan. De Provincie doet er naar mijn oordeel verstandiger aan deze ontwikkelingen/voortgang eerst af te wachten alvorens haar P.I.P. definitief in te passen, althans dat is altijd het uitgangspunt en de belofte aan de betrokken omgeving/bewoners geweest!	Wij herkennen ons niet in een belofte dat gewacht zou worden met de HOV verbinding totdat de woningbouw ontwikkeld is. De woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse versterken elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw.
11	53	2) Het project/de inpassing van Uw P.I.P. kenmerk zich door een zeer lange aanloop-Tijd. De plannen bestaan reeds sedert 2012 en Uw huidige besluitvorming tot inpassing van Uw P.I.P is veelal ook gebaseerd op inmiddels verjaarde c.q. gedateerde externe deskundigenrapporten waar de inhoud c.q. uitkomsten van deze rapporten (inmiddels 7 tot 10 jaar later) inmiddels zijn achterhaald door de tand des tijds. Als voorbeeld noem ik hier nog de wens van de betrokken bewoners voor de realisatie van een tunnel ipv van een lage brug. De (voor de hand liggende) uitkomst van het externe rapport toen " Lage Brug is goedkoper dan een tunnel" Het budget van toen zal bij doorgaan in ieder geval zwaar overschreden worden, hetgeen naar mijn oordeel voor een buslijn met zeer lage bezettingsgraad en het opschorten van geplande woningbouw in Lisserbroek-Noord, niet langer verdedigbaar c.q. maatschappelijk verantwoord is.	Vanwege de geplande woningbouw, waaronder in Lisserbroek, worden diverse wegen aangepast of aangelegd. Voor elk project geldt dat een afweging wordt gemaakt of deze maatschappelijk verantwoord is. Hiervoor wordt een Maatschappelijke Kosten-Baten analyse (MKBA) opgesteld per project. Het gaat om twee verschillende projecten met verschillende opgaven. Dit PIP gaat over de HOV-verbinding om het openbaar vervoer te faciliteren. Daarnaast versterken de woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw. Berekeningen van reizigersgroei zijn onderdeel geweest van de Planstudie. Daaruit blijkt dat het aantal reizigers en de vervoeropbrengst toeneemt en dat tegelijkertijd de exploitatiekosten afnemen. Per saldo leidt dit tot een verbetering van de kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer ten opzichte van de bestaande situatie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
11	54	3) Met betrekking tot compensatie voor de 10 vervallende parkeerplaatsen ter hoogte realisatie lage brug wordt in het externe rapport een veel te rooskleurig situatie geschetst. Tellingen door de externe-deskundige werden vooral overdag bij afwezigheid van de werkzame bewoners gedaan. Hertelling is hier naar mijn oordeel gewenst/noodzakelijk, opdat daarvoor door Provincie/Gemeente een passende alsook een juiste compensatie aan de bewoners zal worden aangeboden.	U stelt dat de parkeertellingen overdag tijdens afwezigheid van werkzame bewoners zijn uitgevoerd. Dat is niet correct. De betreffende tellingen zijn uitgevoerd op 2 februari 2022 tussen 23:00 en 24:00 uur en op 15 maart 2022 tussen 22:30 en 23:30. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat dit onvolledige of onbetrouwbare resulaten heeft opgeleverd en zien dan ook geen aanleiding om het onderzoek over te doen. Uit het onderzoek blijkt dat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen. In het onderzoek is aangegeven dat van de tien parkeerplaatsen die verdwijnen, vijf horen bij de te slopen woningen. Effectief worden dus vijf parkeerplaatsen uit de parkeerbalans genomen. Wij zien dan ook geen aanleiding om voor het verlies aan parkeerplaatsen een compensatie aan te bieden aan de bewoners in de omgeving, op welke manier dan ook.
11	55	4) Ingevolgde de door U getoonde situatie-schetsen zullen bij doorgaan ter hoogte van de brug zogenaamde afmeerrekken/afmeerpalen worden geplaatst, waarvan er één juist is geprojecteerd ter hoogte van mijn woning c.q. ter hoogte van de steiger/afmeerplaats boot,waarvoor ik zowel door de Provincie NH/de Gemeente Haarlemmermeer als ook Hoogheemraadschap Rijnland vergunning heb verkregen. Ik verzoek U/naar mijn oordeel: a) Zijn deze afmeerrekken/afmeerpalen volstrekt overbodig nu zowel de Lisserbrug (er hoogte Kanaalstraat) en de nieuw te realiseren brug (ter hoogte Sportlaan/Lisse) qua openingstijden op elkaar afgestemd worden. Van enige afmering ter plaatse zal dus nooit sprake zijn.	De afmeerpalen zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over.
11	56	b) Is de projectie/ gekozen locatie voor deze afmeerrekken/afmeerpalen bij meer dan voldoende ruimte aan de overkant/de Zuid-Hollandse zijde van het kanaal een veel meer voor de handliggende. Bij doorgaan heeft zo'n verplaatsing beslist de voorkeur van alle betrokken bewoners.	De afmeerpalen zullen, áls deze worden geplaatst, aan de juiste zijde voor de scheepvaart geplaatst worden. Logischerwijs is dat aan de rechterkant van de vaarrichting.
11	57	c) Nu aan mij vergunnings is verleend voor steiger + afmerring verzoek ik Bij doorgaan/ongewijzigde projectering de plaatsing van de afmeerpaal ter hoogte van mijn perceel/steiger zodanig te positioneren opdat een vrije aanleg/afmering van mijn boot gegarandeerd blijft.	Bij het verder uitwerken van het ontwerp houden we rekening met uw wens om de steiger te behouden. Echter, wij kunnen op dit moment niet beloven of dat ook gaat lukken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
12	58	Sinds 2007 wonen wij met veel plezier aan de Hillegommerdijk, wij wonen hier heerlijk vrij. Vrij uitzicht voor, steiger en bootje voor de deur. Parkeerplaats aan de ringvaart. Boten die langsvaren, wat een gezellig en levendig beeld geeft! Maar ook achter hebben wij een heerlijke tuin waar we verder geen hinder van verkeer hebben. Al sinds 2012 worden wij geconfronteerd met het plan van een nieuwe brug met bijbehorende busbaan. Nog een brug erbij op een vrij kleine afstand van de Lisserbrug en de brug over de N207. Voor het varende verkeer ook bepaald geen doorstroom! Vele vergaderingen hebben wij sindsdien bijgewoond. Vele slapeloze nachten hebben wij daardoor gehad. We konden zelfs meedenken in een klankbordgroep. Werd verder niks meer mee gedaan. Niks concreets. Het zou toch veel eenvoudiger zijn als er naast de bestaande brug op de N207, nog een brug wordt aangeleged(of de brug verbreden). waardoor je de verkeersdrukte aanpakt en de HOV- verbinding realiseert! Eventueel met nog een hoge brug aan de zuidkant van Lisserbroek. Maar nu moeten er hier aan de dijk meerdere mensen onvrijwillig weg voor dit plan. Wat dus ook al jaren duurt, het levert voor deze mensen al echt heel veel jaren onzekerheid op. En niet alleen voor de mensen waarvan hun huis gesloopt wordt onzekerheid, maar ook voor ons bewoners aan de Hillegommerdijk! Deze onzekerheid duurt al jaren. Persoonlijk gaan wij heel veel inleveren.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen. Daarnaast benoemd u in uw zienswijze een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.
12	59	Ons vrije uitzicht voor wordt weggenomen door meerpalen en aan merende boten.	De afmeerpalen zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over.
12	60	Geen eigen aanlegsteiger meer. Waar laten wij ons bootje?	Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven. Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
12	61	Geen parkeerplaats meer voor ons huis. Wat is het alternatief?	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage “Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek” (bijlage 1 van de Toelichting). De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen.
12	62	Als het een lichte brug wordt, heb je veel herrie/geluidsoverlast van de bussen over de brug heen.	Bij het ontwerpen van de brug wordt ingezet op het zoveel mogelijk voorkomen van geluidhinder.
12	63	Je krijgt een verkeerslicht, afremmend, stoppend en weer optrekkend verkeer. Dus daardoor meer geluid-en milieuoverlast. Mensen die daardoor vooor je huis stilstaan. Privacy is weg.	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigd op een aantal aspecten. Wel wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op waardevermindering van uw woning en daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is.
12	64	Water afvoer, talud gaat 80 cm. omhoog. Waar gaat dat water heen?	Van wateroverlast mag in principe geen sprake zijn, aangezien de afwatering niet zal plaatsvinden naar privé-grond.
12	65	En zomers springende jeugd vanaf de brug. Soort recreatiegebied, net als bij de Lisserbrug.	Net als bij de Lisserbrug is het bij de nieuwe brug over de Ringvaart verboden om te zwemmen. De handhaving van dat verbod valt onder de verantwoordelijkheid van de politie.
12	66	Er moeten heel veel bouwwerkzaamheden verricht worden voordat de brug er is, denk aan sloop huizen, damwand trillen, betonmixers voor je huis, allerlei herrie en rommel wat zeker wel een jaar duurt. En ook wat doet dat trillen en heien met onze woning?	De werkzaamheden gaan inderdaad gepaard met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zo veel mogelijk te beperken, maar uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wél houden we u zo goed mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent.
12	67	Achter, in onze tuin zullen wij ook inleveren aan privacy en woonplezier als er aan de zijkant een busbaan gaat lopen. Als dat hoger ligt, kijken mensen onze tuin in. Ook zullen wij van de langskomende bussen geluidshinder hebben.	Zie onze reactie op punt 63.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
12	68	En dit alles voor misschien 2, 4 minuten winst t.o.v. een verbinding over de bestaande brug bij de N207. Al met al veel narigheid waar niemand op zit te wachten. Het heeft heel veel gevolgen voor onze directe leefomgeving. Wij staan daarom ook afwijzend tegenover uw plan. We vertrouwen erop dat u ons op de hoogte houd van de verdere gang van zaken.	Enkele minuten reistijdwinst lijkt niet veel, maar in exploitatieberekeningen voor het openbaar vervoer maken enkele minuten vaak het verschil. Immers, de rijtijdwinst (of verlies) wordt gehaald door elke bus, gedurende de gehele levensduur van de busbaan. Vanzelfspreked houden we u op de hoogte.
13	69	Laat ik beginnen met de woorden dat ik het helemaal niet eens ben met dit plan! In 1999 hebben wij ons huis gebouwd aan de Hillegommerdijk 50 te Lisserbroek. Aan de rand van het dorp Lisserbroek waar in het 30 of 40 jaren plan (rond 2000) werd uitgegaan van veel water langs de Hillegommerdijk met haventjes tussen Lisserbroek en Beinsdorp. En met veel groen achter ons huis aan weerskanten van de N207. Een rustig en veilig deel van het dorp waar je met veel plezier, veilig voor je kinderen en met goede buren mag leven. En dan opeens zijn daar 15 jaar geleden!! geruchten van een HOV-lijn en vragen wij als direct omwonenden ons af: Welke idioot tekent er met een dikke viltstift een lijn dwars door Lisse, langs een school met kinderen, langs nieuwbouw met kleine kindertjes, over de ringvaart met nóg een lage brug (beroepsverkeer!!) en dwars over huizen van onschuldige mensen die denken dat ze in een rustig prachtig buitengebied wonen. En wat daarna gebeurt is eigenlijk niet met een pen te beschrijven. Diverse politieke partijen en ambtenaren proberen (vooral in woorden) aan de direct omwonenden te vertellen waarom deze HOV-verbinding zo belangrijk is en dus belangrijker dan alle punten die door betrokken mensen uit Lisse en Lisserbroek worden aangedragen. Snelheid, een schrale winst van 2 a 3 minuten t.o.v. een verbinding over de bestaande N207, versus veiligheid en woongenot. Berekeningen die worden opgevraagd ter onderbouwing, maar niet worden gegeven en ook niet worden bijgesteld naar deze tijd. Onvoldoende onderzoek naar een integrale oplossing van verkeersdrukte van de Lisserbrug, de economische en milieu effecten van een lage brug voor het beroepsverkeer en ook voor omwonenden.	In uw zienswijze benoemd u een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.
13	70	Hoe eenvoudig zou het zijn als er nog een hoge brug naast de bestaande brug op de N207 wordt aangelegd waardoor de HOV-verbinding en de verkeersdrukte wordt aangepakt. Eventueel met nog een hoge brug aan de Zuidkant van Lisserbroek. Dit alles zou een stuk veiliger zijn voor de mensen in Lisse en Lisserbroek, want als er één slachtoffer (lees busongeluk) zou vallen door dit voorkeurstracé t.o.v. van de hierboven geschetste oplossing via de N207 dan zijn alle overwegingen en “alle voordelen” van dit voorkeurstracé niets meer waard! Dan kan en mag de politiek toch niet meer rustig slapen.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
13	71	Als ik over mijn persoonlijke situatie mag spreken dan zijn er zoveel punten te noemen die mij enorm steken in dit 15 jaren plan, waarbij wij als direct omwonenden niet zijn gehoord. We hebben al zoveel omgevingsmanagers langs zien komen die stuk voor stuk eigenlijk niets konden en mochten zeggen. En natuurlijk is er een planschade regeling maar die kan de nadelen op woongenot nooit compenseren. Van een rustige woning in het buitengebied wordt het woning aan een druk kruispunt met bussen, verkeerslichten, auto's voor je huis, inkijk van mensen in auto/op fiets/op boot. Je zou er toch niet aan moeten denken dat er in de toekomst ook op dezelfde manier zoals dit traject verloopt opeens vrij verkeer van auto's is toegestaan. Naast de veiligheid van ons en van onze kinderen is er dan een hele andere veiligheid in het gedrang. Natuurlijk is ons al ruim 10 jaar toegezegd dat vrij verkeer van auto's over de brug niet gaat gebeuren (m.u.v. hulpdiensten), maar net zoals het nu gaat in dit traject zijn het woorden en geen harde toezeggingen naar benadeelden aan de Hillegommerdijk.	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten. De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
13	72	Er moet voor mij persoonlijk nog steeds terug gekomen worden op compensatie, geen geld, voor het vervallen van parkeerplaatsen en een oplossing voor mijn steiger waar mijn bootje aangemeerd ligt. Ik heb hier zelf oplossingen voor aangedragen, maar die worden weggewuifd en er wordt geen andere oplossing voor aangedragen. U begrijpt dat dit niet zomaar kan, ik zal hier met mijn advocaat tegenin gaan om alles zo lang mogelijk tegen te houden, het liefst om de provincie en gemeente te laten inzien dat er zo niet met mensen wordt omgegaan. Om het plan aan te passen of een passende oplossing te vinden voor de direct getroffenen. Mijn buurman waar het huis van wordt gesloopt zit al 15 jaar gevangen in zijn woning en dan gaat het nu om hoeveel geld hij krijgt. Schandalig is het, die man wil woongenot en een mooi huis ervoor terug. Zo is het ook voor ons, wij willen een oplossing voor iets wat wordt afgepakt door provinciale ambtenaren die het nodig vinden voor een paar minuten tijdwinst te gaan boven veiligheid (lees mensen levens). En dan heb ik het nog niet over emotionele schade, dat kun je ook niet uitdrukken in die mooie staatjes van planschade. Maar die is er wel voor al die bewoners die jaren in een bouwput zullen zitten, die ongewilde tegen bussen en bruggen moeten kijken. Je zou er bijna gek van worden.	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage “Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek” (bijlage 1 van de Toelichting). De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen. Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder vergunning kunnen altijd worden opgeheven. Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan. Het proces om te komen tot het PIP heeft veel tijd gekost. Met name het zorgvuldig afwegen van belangen en deze verwerken in het PIP kost tijd. Tijdens zo'n proces kan onzekerheid en onduidelijkheid ontstaan. Voor een aantal mensen betekent de aanleg van de busverbinding een verandering van de woonomgeving. Een aantal woningen moeten wijken. Bij de belangenafwegin moeten wij het algemeen maatschappelijke belang zwaarder laten wegen dan het individuele belang.
13	73	Zoals aangegeven, kom met beter onderbouwde ideeën naar de bewoners van de Hillegommerdijk te Lisserbroek, dan kunnen we daar in alle redelijkheid over praten. Maar die ambtelijke woorden van ontsluiting voor toekomstige nieuwbouw (er is geen nieuwbouw) en zeker nog geen uitgewerkt plan. Nu is het nog mogelijk om terug te gaan naar de tekentafel en jullie zullen zien wat voor mooie structurele oplossingen er mogelijk zijn en niet die tunnelvisie die er zoveel jaren heerst.	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
14	74	Als bewoners van de Hillegommerdijk maken wij ons ernstig zorgen over de wijziging van de verkeerssituatie aan de dijk. Door het extra kruispunt bij de brug waar langzaam verkeer elkaar gaat kruisen verwachten wij problemen als de snelheid op de Hillegommerdijk in de bebouwde kom niet verlaagd wordt naar 30 km ipv 50 (Eigenlijk net als in Beinsdorp is gedaan). Stoplichten zullen helpen maar de extra drukte die wij verwachten betekent ook de noodzaak om snelheidsbeperkende maatregelen te nemen voor de hele dijk en niet een stukje.	Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een veilige inrichting van de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. Daarbij wordt een 30 km/h zone aangehouden voor het verkeer op de Hillegommerdijk ter plaatse van de brug. Voor het overige deel van de Hillegommerdijk is de gemeente Haarlemmermeer verantwoordelijk. Het is dus aan de gemeente om te beoordelen of er ook op andere delen van de Hillegommerdijk een 30 km/h zone wenselijk en haalbaar is. Wij hebben uw opmerking gedeeld met de gemeente Haarlemmermeer.
15	75	Graag willen wij, als bewoners van de Hillegommerdijk 51, te kennen geven wat onze zienswijze is op de beoogde plannen met een brug over de ringvaart. Daar kunnen we kort over zijn: We vinden het onacceptabel dat er voor dit plan is gekozen gezien er meer humanere oplossingen zijn, maar hier niet voor is gekozen. Daaropvolgend ook nog hoe het plan van de brug verder is uitgewerkt verergerd het geheel nog eens. In deze willen we graag verder duiden waarom wij dit vinden en welke vraagstukken we hebben. Het geheel speelt, als ik het goed heb, vanaf 2010. Sinds die tijd zitten we op de 5e omgevings manager als ik het goed heb. Er wordt in alle artikelen en rapporten gesteld “in goed overleg met de betrokkenen, betrokkenheid, enz”. De wisselingen van carriere-makende omgevings managers toont daadwerkelijk de niet echte betrokkenheid met de bewoners en gedupeerden aan. Laat staan de lengte van het project en de beslissingen die zijn gemaakt tegen de bezwaren van de bewoners in.	Helaas kunnnen wij personele wisselingen op onze projecten, waaronder dit porject, niet voorkomen. Het spijt ons dat u daarvan overlast ervaart. Uiteindelijk nemen wij een besluit na een zorgvuldige afweging van verschillende belangen. Daarbij realiseren we ons dat niet ieders belang gebaat is bij het uiteindelijke besluit.
15	76	We begrijpen dat het OV onderhevig moet zijn aan verbeteringen inzake het nut en milieubehoud voor de bevolking. Dit juichen we ook toe. Let u vooral op de uitdrukking nut! Het plan is mede geschreven op de mogelijke komst van een woonwijk in Lisserbroek en het comfort van de reiziger. In het ideaalbeeld is de woonwijk er vanaf 2040. Dit is als alles volgens plan verloopt. Dat gaat dus nog langer duren met alle factoren waar dergelijke plannen mee te kampen hebben. Tevens is de bezetting van de OV-reizigers gewoonweg veel beperkter geworden sinds corona, zeker met de huidige trend van thuis werken, getuige de keren dat onze kinderen gebruik maken van de OV faciliteiten in de buurt. Dus de telling die er toentertijd is geweest is gewoonweg niet realistisch meer. Resultaat is een heel ingrijpend project bestemd voor lege bussen. Tot zover vwb praktisch nut.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen.
15	77	De impact is gigantisch op de buurt en zeker, ook al komen we direct aan de brug te wonen, het grootst voor de bewoners die gedwongen uitgekocht gaan worden. Hoe er met hen is omgegaan en omgaat is gewoonweg inhumaan!	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.
15	78	Zoals vaker in het verleden benoemd is het volstrekt onbegrijpelijk dat er niet is gekozen voor de optie van de N207. Dit is veel minder ingrijpend voor eenieder en geeft geen dermate grote vertraging aan voor de OV lijnen in vergelijking met het huidige plan. Er wordt heel veel geïnvesteerd en geschreven naar de veiligheid van het verkeer in het project (Hier kom ik later op terug). De veiligste optie is simpelweg het plan verschuiven naar het plan van de N207!	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	79	Ook al zijn we niet vanaf het begin dat het project speelt woonachtig in ons schitterende huis in de, voor nu nog, rustige omgeving zou ik graag wel onze persoonlijke noot en bezwaren in deze zienswijze willen geven: Het huis hebben we gekocht om verschillende factoren: - Een fijne en rustige plek aan het water, wat veiligheid bied aan onze kinderen. - Geen overlast of crimineel gevoelige buurt. - Door de ligging en ruimtelijke indeling geen opgesloten gevoel. - Voldoende privacy en mede hierdoor maximaal woongenot. - Schitterend vrij uitzicht over de ringvaart en vanuit ons balkon en tuin naar de achterzijde. - In de toekomst een steiger met eigen bootje. Door de komst van de brug en zeker hoe deze tot onze schrik wordt vorm gegeven, maakt dat er een aantal essentiële factoren weg vallen waarvoor we het huis hebben gekocht. - De steiger met bootje voor de deur kunnen we op onze buik schrijven! - Door de uitzonderlijke verhogingen een opgesloten gevoel. - De privacy valt weg en daarmee ook een groot stuk woongenot. - Het vrije uitzicht gaat nu worden: een hogere brug, een stel dikke palen die uit het water steken en een hek wat vanaf de brug de bocht om draait. - Specifiek naast ons huis is uitnodigend voor hang jeugd en het geheel wordt inbraak-gevoeliger. U ziet dat, mede door bovengenoemde punten met het besloten plan, de impact gigantisch is op de buurt, onze leefomgeving en woongenot specifiek.	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten. Wel wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op waardevermindering van uw woning en daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is. Hieronder gaan wij verder in op de door u genoemde punten.
15	80	Onze droom van een steiger met bootje voor de deur ontneemt u volledig met dit plan! Er werd aangegeven in de bijeenkomsten dat de brug vergelijkbaar gaat worden met de andere bruggen aan de ringvaart. Die vergelijking zou deze brug en de weg lager moeten zijn en zou er een steiger/ aanleg voor de deur kunnen komen. Dit is dus gewoon gelogen, aangezien de brug en weg hoger gaat worden en er geen steiger gelegd mag worden voor de deur.	Om veiligheidsredenen zijn steigers binnen een afstand van 25 meter van de brug niet toegestaan. Bestaande steigers die binnen deze veiligheidszone liggen, moeten dus worden verwijderd. Voor enkele daarvan is sprake van een huurovereenkomst met het Hoogheemraadschap Rijnland. Deze overeenkomsten kunnen eenzijdig worden opgezegd zonder de verplichting om een alternatieve locatie aan te bieden. Bent u in het bezit van een een overeenkomst? Dan neemt het Hoogheemraadschap daarover te zijner tijd contact met u op. Aanlegplaatsen zonder huurovereenkomst kunnen altijd worden opgeheven. Om dit te verduidelijken is in het PIP een zone opgenomen waarin steigers niet zijn toegestaan. Wij zijn ons er niet van bewust dat wij u op dit onderdeel eerder van onjuiste informatie hebben voorzien. In geen geval hebben wij dat met opzet gedaan.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	81	Tevens verdwijnen er parkeerplaatsen voor de deur. Er wordt geschermd met dat het acceptabel is om te parkeren binnen 100m loopafstand. Dit kan niet, aangezien mijn vrouw niet zwaar kan en mag tillen. Dus boodschappen, onze jongste zoon en items kunnen niet meer gedaan worden zonder dat het fysiek schadelijk wordt. We hebben gewoon noodzakelijke parkeerplekken voor onze deur nodig. Daarbij is de telling van de plekken en de geparkeerde auto's (gezien op 2 momenten!?) ook niet toereikend en veel te summier voor de situatie en hiermee niet goed.	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. De betreffende tellingen zijn uitgevoerd op 2 februari 2022 tussen 23:00 en 24:00 uur en op 15 maart 2022 tussen 22:30 en 23:30. Wij hebben geen reden om aan te nemen dat dit onvolledige of onbetrouwbare resulaten heeft opgeleverd en zien dan ook geen aanleiding om het onderzoek over te doen. Uit het onderzoek blijkt dat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. In het onderzoek is aangegeven dat van de tien parkeerplaatsen die verdwijnen, vijf horen bij de te slopen woningen. Effectief worden dus vijf parkeerplaatsen uit de parkeerbalans genomen.
15	82	Het vrije uitzicht valt gewoon weg door alles wat in het water wordt geplaatst, door de gigantische verhoging van de weg, door de brug met bijbehorende onderdelen voor een zo veilig mogelijk verkeersbeeld en het zicht wat we gaan hebben (oftewel geen zicht!) als we naar het talud gaan kijken wat naast onze woonplek komt te lopen.	De weg ter plaatse van de brug wordt circa 80 cm hoger. Ter plaatse van uw perceel is dat lager. De hoogte van het talud is dusdanig dat u nog steeds in staat bent over het talud heen te kijken.
15	83	De privacy valt weg door alle mogelijke inkijk.. zowel vanuit de weg voor ons huis als de inkijk die gaat komen vanuit de busbaan recht onze tuin in tegenstelling tot de huidige situatie!	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigt op een aantal aspecten.
15	84	Door de absurd hogere brug in tegenstelling tot vergelijkbare bruggen en hierbij genoodzaakte verhogingen ontstaat een opgesloten gevoel (meewerkend hierin is de privacy die weg valt) en directe impact op het woongenot.	De doorvaarthoogte van de brug heeft grote impact op de inpasbaarheid van het HOV-tracé in de directe omgeving. Om de nadelige effecten op de omgeving te minimaliseren en zo goed mogelijk aan te sluiten bij de verschillende eisen/randvoorwaarden is in het voorontwerp van de brug onderzoek gedaan naar de meest optimale doorvaarthoogte. Vanwege de belangen van recreatieve scheepvaart en ecologie is uiteindelijk besloten om 1,25 meter t.o.v. MHW aan te houden. In de praktijk betekent dit een doorvaarthoogte van 1,35 meter t.o.v. streefpeil. Bij de aansluiting van de brug op de Hillegommerdijk is deze hoogte nog in te passen. Bij een hogere doorvaarthoogte kan niet meer goed aangesloten worden op de Hillegommerdijk zonder grote impact op de bereikbaarheid van woningen.
15	85	De ruimte die gaat ontstaan tussen het talud en onze woning komt vrij. Dit is een lokplek voor hangjongeren en bijbehorende overlast op geluid, licht, rotzooi en in het ergste geval criminele activiteiten.	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	86	De veiligheid gaat sterk achteruit: Mede door voornoemd punt; Een kruising is altijd een bron voor ongelukken. De noodzakelijke snelheid die de bus moet hebben om de brug op te komen vs noodzakelijke remweg. Het overzicht wat weg valt door de verhoging van de weg. Het nu toenemende kruisend verkeer (fietsers/ voetgangers vs bestuurders).	Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.
15	87	Er is beloofd/ gezegd dat er alleen elektrische busverkeer en hulpdiensten over de brug mogen (en aan de andere zijde fietsers en voetgangers). Dit valt uiteraard onder het bestemmingsplan wat 10 jaar geldig is en daarna…? Er mag gewoon geen overig gemotoriseerd verkeer in de toekomst over de brug. De brug is dan gewoon te aantrekkelijk om over 10 jaar te bestemmen vanuit de gemeente voor gemotoriseerd verkeer (en alle overlast die erbij komt) en zeker wanneer er een woonwijk wordt gecreëerd. Nu wordt er nog steeds gezegd dat het niet gebeurd, maar hier is geen enkele harde garantie voor. Dus hier wordt de spreekwoordelijke worst voor gehouden.	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst voor de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
15	88	Tevens alle overlast in alle vormen van geluid (zeker op de gevel van onze woning), aanzienlijke vervuiling recht voor onze en andere woningen door wachtend verkeer (en nee… een bordje neerzetten helpt niet tegen dat de mensen daadwerkelijk hun voertuig uitzetten!), alle trillingen die doorkomen naar onze woning, gerichte lichtoverlast door verkeerslichten en belichting voor weg en brug, mogelijke wateroverlast, fundamentele schade aan ons perceel door bouw van het geheel en in de toekomst.	Geluidsoverlast zal beperkt blijven vanwege het rijden van elektrische bussen. Dat is ook zo afgesproken in de concessie. Daarnaast is er bij het opstellen van het PIP onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Het eindontwerp zal voldoen aan de wet- en regelgeving omtrent geluid, dat zal ook worden toegepast op licht. Van wateroverlast mag in principe geen sprake zijn, aangezien de afwatering niet zal plaatsvinden naar privé-grond.
15	89	De ondenkbaar grote overlast en impact die gaat komen met de bouw van de brug en noodzakelijke aanpassingen. Ik voorzie een gigantische bouwput die jarenlang gaat duren!	De werkzaamheden zullen inderdaad gepaard gaan met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zo veel mogelijk te beperken, maar uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wél houden we u zo goed mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent.
15	90	De metingen die jaren geleden zijn gedaan zijn niet meer op deze wijze relevant en/of juist in de huidige situatie. Dus deze zullen opnieuw gedaan moeten worden.	Wij hebben kennis genomen van uw standpunt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
15	91	We vragen ons echt af hoe u daadwerkelijk al het voorgaande ziet en hiervoor de JUISTE oplossing en compensatie bied? Het antwoord dat het “later in het plan pas naar voren komt” of “nu nog niet relevant is” kopen we niet meer! Alle beslissingen die nu worden gemaakt hebben directe invloed op verdere inpassing en opbouw van het plan! Het is voor ons en de omwonenden namelijk NU al van belang! Zoals u inmiddels kunt zien zijn er legio punten waarop dit plan kraakt. Wat ook intens stoort is hoe het geheel verloopt. De vele bezwaren van alle bewoners worden niet gelijkwaardig gewogen met de punten die worden ingebracht vanuit de provincie en medespelers. Er wordt veel gezegd en voor gehouden en op het einde worden de plannen gewoon door gedrukt ten koste van de bewoners. Voor vraagstukken doorsturen van het kastje naar de muur is de gehele aanloop ook eerder regel dan uitzondering. Hoe zaken gezegd, beargumenteerd en voorgehouden worden herken ik gewoon 1 op 1 als politiek spel ten koste van de getroffenen. Afsluitend kan ik u dus zeggen dat we absoluut afkeurend staan tegenover het gehele plan, aangezien de impact op de leefomgeving, ons woongenot en de veiligheid gigantisch (onevenredig) groot is. Het zou u, als bestuurlijk orgaan, sieren om de kans te grijpen het plan te heroverwegen en gezien de vele argumenten die al eerder en meerdere malen zijn aangegeven tot inzicht te komen dat een plan rond de N207 een veel betere en humane oplossing is. Graag wachten we op uw antwoord en vertrouwen we erop dat u ons op de hoogte houd van het verdere geheel.	Uiteindelijk nemen wij een besluit na een zorgvuldige afweging van verschillende belangen. Daarbij realiseren we ons dat niet ieders belang gebaat is bij de uiteindelijke beslissing.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
16	92	Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud. Wij zijn tevreden met het tracé van de busbaan voor de HOV verbinding Noordwijk-Schiphol. Het is het resultaat van een lang besluitvormingstraject, waarin ook Vervoerregio Amsterdam nauw heeft samengewerkt met de Provincie Noord-Holland. Om het tracé van de busbaan mogelijk te maken, is het noodzakelijk om in het PIP ook een compensatiegebied voor het Natuurnetwerk Nederland (NNN) op te nemen. De Vervoerregio maakt zich zorgen over het feit dat dit compensatiegebied overlapt met de voorziene wegenstructuur voor de woningbouw rondom Lisserbroek, waarover Vervoerregio, Provincie Noord-Holland en gemeente Haarlemmermeer al een aantal jaren in gesprek zijn. Het NNN-compensatiegebied ligt namelijk deels op het (ambtelijke) voorkeurstracé voor Vervoerregio Amsterdam voor de nieuwe NKT-wegverbinding, aan de noordwestzijde van de Nieuwerkerkertocht. Deze wegverbinding is randvoorwaardelijk voor de ontsluiting van de nieuwe woningbouwgebieden bij Lisserbroek (i.c. Lisserbroek Noord en Binnen Turfspoor). Wij vragen u om het compensatiegebied zo op te nemen dat een integrale inpassing van de NKT-weg niet wordt belemmerd. Daarnaast is ons verzoek dat de nieuwe NNN-status van het compensatiegebied, geen inhoudelijke, procedurele of financiële belemmering vormt ten aanzien van de toekomstige gebiedsontwikkeling en de doorstroomfunctie van de NKT-weg. Wij gaan er vanuit dat u in goed overleg met de gemeente Haarlemmermeer hiertoe de noodzakelijke stappen zult zetten.	We hebben de verschillende opties voor de locatie van het NNN-compensatiegebied uitvoerig besproken met de betrokken partijen. Er zijn geen alternatieven voor een ander compensatiegebied. Wij zijn bekend met het voornemen om een weg aan te leggen langs de Nieuwerkerkertocht. Echter, op dit moment is nog onvoldoende duidelijk wat de exacte ligging van het tracé van de weg is. Hierdoor is het voor ons geen doorslaggevende overweging geweest om de locatie voor NNN-compensatie aan te wijzen op onze eigen gronden. Aangezien het compensatiegebied als stapsteen gaat fungeren voor de NNN-verbinding langs de Nieuwerkerkertocht, is het niet mogelijk om een strook vrij te houden voor een eventuele weg waar nog geen zekerheid over bestaat. Op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer hebben wij naar mogelijkheden gekeken, maar komen tot de conclusie dat een wijziging van het NNN-compensatiegebied in het PIP niet opportuun is. Door middel van het Omgevingsplan kan de gemeente het tracé van de Nieuwerkerkertochtweg vaststellen. Wanneer het NNN-compensatiegebied aangetast wordt, zal dat gedeelte weer gecompenseerd moeten worden. Vanwege de onduidelijkheid over de exacte ligging van het tracé kunnen wij hier niet op voorhand al rekening mee houden. Na het vaststellen van het PIP gaan wij niet direct over tot de inrichting van het NNN-compensatiegebied. Dat betekent dat er nog tijd is voor de gemeente om de plannen rond de weg verder uit te werken en met ons te overleggen hoe om te gaan met de NNN-compensatie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
17	93	Uit een publicatie in het Provinciaal blad 2023, 14794, blijkt dat het voornoemde inpassingsplan door u ter inzage is gelegd. Het ontwerp is door ons beoordeeld en geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen. In het plangebied liggen twee aardgastransportleidingen (W-523-17 en W-532-09) Die bij Gasunie in beheer zijn. **Verbeelding** De ligging van de aardgastransportleidingen in het plangebied is niet correct weergegeven in de verbeelding inclusief de bijbehorende belemmeringsstrook. Wij verzoeken u om de aanwezige aardgastransportleidingen in het gehele plangebied te controleren en correct te bestemmen met de bijbehorende belemmeringsstrook van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de aardgastransportleiding. De digitale gegevens kunnen opgevraagd worden bij RO@gasunie.nl om zo de correcte ligging van de aardgastransportleidingen alsnog in het bestemmingsplan op te nemen.	Wij nemen uw verzoek over.
17	94	**Planregels** In dit plan valt de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' samen met enkele andere bestemmingen. Op basis van de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak de Raad van State 1 dient een onderlinge rangorde te worden aangegeven. Dit is nu niet het geval. Gezien de veiligheidsaspecten die gelden om een veilige ligging van de gastransportleidingen te waarborgen, verzoeken wij u om een bepaling op te nemen, zodat de dubbelbestemming 'Leiding-Gas' bij samenvallen met andere bestemmingen voorrang krijgt. In bijlage 1 staat een tekstvoorstel voor het artikel Leiding-Gas. Het gebruik van dit tekstvoorstel heeft wat ons betreft de voorkeur.	Wij nemen uw verzoek over.
17	95	**Plantoelichting** In de nieuwe situatie van het plangebied wordt bovenop de aardgastransportleiding W-532-17 de aanleg van verharding geprojecteerd. Dergelijke initiatieven dienen afgestemd te worden met het tracébeheer van Gasunie. Dit heeft nog niet plaatsgevonden. Wij verzoeken u contact op te nemen met onze tracébeheerder (...) om dit overleg alsnog aan te gaan. **Vervolg** Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting contact opnemen met ondergetekende.	Wij nemen uw verzoeken over. Het betreffende artikel in de Planregels is aangepast. Daarnaast is de ligging van de kabels in de Verbeelding aangepast. In de Nota van Wijzingen vindt u een overzicht van de wijzgingen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
18	96	Op 5 december 2023 heeft uw college een ontwerp-provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de realisatie van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Lisserbroek en Getsewoud en een m.e.r.-beoordelingsbesluit vastgesteld. Namens de heer (...) en mevrouw (...), beiden woonachtig aan de Hillegommerdijk 48 te Lisserbroek wil ik de volgende zienswijze indienen. **Basisstandpunt ten aanzien van project HOV Noordwijk-Schiphol** Cliënten hechten er waarde aan te benadrukken dat zij niet principieel tegen het project HOV Noordwijk-Schiphol zijn. Zij erkennen het belang van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding voor een goede ontsluiting van de Duin- en Bollenstreek. Wel stellen zij dat er sprake is van een onvoldragen plan dat slechts in december 2023 in procedure is gebracht om nog onder de vigeur van de (oude) Wro te vallen. Daarnaast stellen zij dat door niet-gemotiveerde ontwerpkeuzes ‘de pijn’ in vergelijking met naburige percelen volledig bij hen wordt neergelegd. Hieronder zullen deze punten nader worden toegelicht.	Wij nemen kennis van het basisstandpunt.
18	97	**Ontwerp** Cliënten zijn woonachtig aan de Hillegommerdijk 48. Het gaat om de percelen kadastraal bekend gemeente Haarlemmermeer, sectie F nummer 3842 en 3844, tezamen 2.795 m2.Deze percelen zijn op onderstaande afbeelding rood omlijnd weergegeven. Indien vervolgens wordt gekeken naar het ontwerp, dan valt op dat de noordelijke grens van het ontwerp gelijk loopt met de kadastrale grens. De indruk ontstaat dat de kadastrale grens leidend is geweest voor de ligging van het tracé ter hoogte van Hillegommerdijk 48 en dat er bewust voor is gekozen om de weg volledig op het perceel van cliënten te realiseren en het naburige perceel te ontzien. In de ogen van cliënten zou het meer voor de hand liggen om het ontwerp vanaf de ringdijk rechtdoor te trekken richting de IJtocht. De extra verwervingskosten voor de twee landbouwschuren kunnen worden gedekt vanuit de dure grondkerende constructie die in dat geval achterwege kan blijven. Daarnaast lijken de landbouwschuren in een gebied dat transformeert naar woongebied in de toekomst geen functie meer te hebben. Het gebruik van de schuren als caravanstalling is planologisch niet toegestaan. Daarnaast lijkt het aanpassen van de ligging van het tracé ook voor de ontwikkeling van Lisserbroek-Noord tot een aantrekkelijker ruimtebeslag te leiden. Op onderstaande afbeelding is een en ander illustratief weergegeven. Cliënten verzoeken om het ontwerp op dit punt aan te passen.	Het ontwerp van het tracé is in goed overleg met betrokkenen tot stand gekomen. Uitgangspunt bij de keuze voor een tracé is dat bestaande gebouwen waar mogelijk bespaard blijven. Dat geldt ook voor de door u genoemde schuren. Eveneens is een uitgangspunt dat zo min mogelijk percelen worden geraakt om het tracé te kunnen realiseren.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
18	98	**Toekomstig meerijden autoverkeer** De gesprekken over de HOV Noordwijk-Schiphol, de locatie van de nieuwe brug en de ligging van het tracé in Lisserbroek lopen al sinds 2011. Vanaf het begin is aangegeven dat de busbaan en de brug alleen voor busverkeer zou worden gebruikt, ook in de toekomst. Op pagina 52 van de toelichting bij het inpassingsplan lijkt de deur toch op een kier te worden gezet voor het (in de toekomst) laten meerijden van autoverkeer: 'In het kader van het geluidsonderzoek zijn, nadat de woningbouwopgave is gerealiseerd, de toekomstige autobewegingen over het tracé niet meegenomen. Dit valt buiten de scope van dit inpassingsplan en wordt meegenomen in het ruimtelijk plan van de gebiedsontwikkelingsopgave Lisserbroek.' Cliënten verzoeken om nogmaals ondubbelzinnig te verklaren dat de busbaan en de nieuwe brug niet zal worden gebruikt voor autoverkeer, anders dan in geval van bijvoorbeeld calamiteiten. Cliënten zijn van mening dat ook niet kan worden volstaan met een verwijzing naar de gemeente Haarlemmermeer c.q. de planvorming van Lisserbroek-Noord. De provincie is immers eigenaar en wegbeheerder van de toekomstige busbaan en heeft in die zin zeggenschap hierover.	In het Voorlopig Ontwerp van de busbaan is rekening gehouden met de mogelijkheid om autoverkeer te laten meerijden, maar uitsluitend binnen het plangebied van de woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord. Daarbuiten wordt meerijden niet toegestaan. Dat betekent dat de brug over de Ringvaart en de busbaan tussen de woningbouw in Lisserbroek en de brug, alleen bestemd blijft voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten. Het meerijden van autoverkeer binnen het plangebied Lisserbroek-Noord wordt door middel van het Omgevingsplan van het plangebied mogelijk gemaakt door de gemeente Haarlemmermeer. Dat doen zij in overleg met ons als wegbeheerder van de busbaan. Voor wat betreft de brug geldt dat de provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat deze uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
18	99	**Parkeren** Als gevolg van de realisatie van de brug en busbaan gaan naar verwachting tien parkeerplaatsen verloren. Slechts zes van deze tien parkeerplaatsen kunnen worden toegerekend aan de te amoveren woningen. Per saldo zal er dus sprake zijn van een toename van de parkeerdruk. In de toelichting wordt de suggestie gedaan dat mogelijk gebruik kan worden gemaakt van de beschikbare capaciteit op het parkeerterrein aan de Narcissenstraat, door een doorgang te maken. Cliënten merken op dat het creëren van een dergelijke doorgang zowel planologisch als qua grondeigendommen niet mogelijk is. De eigenaar van de grond heeft cliënten reeds aangegeven hieraan geen medewerking te verlenen.	Wij nemen kennis van uw reactie. De verbinding tussen de dijk en de parkeerplaats is niet voorzien in zowel het ontwerp als in het PIP.
18	100	**Uitrit Hillegommerdijk 46 en 48** De woningen aan de Hillegommerdijk 46 en 48 zijn via een ca. 110 m lange toegangsweg op de ringdijk ontsloten. De VRI is in de toekomstige situatie op ca. 25-30 m afstand van de uitrit van de toegangsweg gelegen. Cliënten vrezen verkeersonveilige situaties en hinder bij het in- en uitrijden van de toegangsweg, bijvoorbeeld doordat opgestelde auto's de toegang blokkeren. Cliënten verzoeken om hier bij de nadere uitwerking van het definitief ontwerp c.q. uitvoeringsontwerp rekening mee te houden.	Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Het voorkomen van het blokkeren van de uitrit nemen we mee in het verder uitwerken van het Voorlopig Ontwerp.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
18	101	**Persoonlijke situatie** Tot slot wil ik nogmaals aandacht vragen voor de persoonlijke situatie van de heer (...) en mevrouw (...). De heer (...) woont reeds 84 jaar op deze locatie en mevrouw (...) inmiddels zo'n 50 jaar. Zij verkeren al 12 jaar in onzekerheid over de komst van de busbaan en of zij hier wel of niet kunnen blijven wonen. Al in 2010 hebben zij met het oog op de toekomst en de groter wordende zorgbehoefte plannen gemaakt voor de realisatie van een aanleunwoning c.q. tweede woning op het perceel. Tijdens een gesprek met de gemeente Haarlemmermeer in 2011 over de realisatie van deze woning kregen zij te horen dat de gemeente hier in beginsel positief tegenover stond, maar dat de locatie voor deze nieuwe woning binnen het zoekgebied van de HOV-verbinding lag. Tot op heden staan hun plannen nog altijd in de wacht en komt daarmee de zorg voor de heer (...) voor een onnodig groot deel op de schouders van mevrouw (...). Ik verzoek u met klem om zo snel mogelijk met de cliënten in contact te treden teneinde hier een oplossing voor te vinden. **Tot slot** Als u naar aanleiding van deze zienswijze nog vragen heeft, dan kunt u met mij contact opnemen via (...).	Met het vaststellen van het PIP wordt duidelijkheid geboden over het plan. Na het onherroepelijk worden van het PIP worden de voorbereidingen gestart om het project te realiseren. Dan is voor ons ook de weg vrij om met uw clienten in overleg te gaan over de aankoop van de grond die benodigd is voor de aanleg van de busbaan. In september 2023 hebben wij met u gesproken over de eventuele realisatie van een extra woning op de overblijvende grond. Het klopt dat de provincie daar in beginsel niet negatief tegenover staat. Echter, het is aan de gemeente om dat ruimtelijk mogelijk te maken.
19	102	Met het ter visie leggen van uw ontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud is een belangrijke stap gezet voor de aanleg van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Deze bovenregionale vervoersverbinding moet de bereikbaarheid van de Bollenstreek verbeteren. De HOV-verbinding draagt tevens bij aan de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden in Haarlemmermeer. Ons gezamenlijk streven is om een zo goed mogelijk functionerende HOVverbinding te realiseren en in dat kader de verbinding zo goed mogelijk in te passen en te anticiperen op mitigerende maatregelen. Met deze zienswijze geven wij u onze aandachtspunten mee.	Wij danken u voor uw zienswijze.
19	103	**Zorgvuldigheid en integraliteit** De beoogde HOV-verbinding heeft een groot effect op de bewoners aan de Hillegommerdijk en het gebied erachter. Zo zal een aantal woningen moeten wijken voor de aanleg van de verbinding. Ook doorsnijdt het tracé diverse agrarische percelen en natuurgebieden. Tegelijkertijd heeft de gebiedsontwikkeling Lisserbroek - met woningen, groen, infrastructuur en voorzieningen - belang bij zorgvuldige planvorming en tijdige realisatie van deze verbinding. Wij vertrouwen erop dat u op zorgvuldige wijze blijft omgaan met de belangen van bestaande bewoners, ondernemers en voorzieningen in het gebied en dat u zorgdraagt voor de integraliteit van alle ontwikkelingen in en om Lisserbroek.	Uiteraard gaan wij zorgvuldig om met de belangen van bewoners, ondernemers en voorzieningendie in de omgeving. Daarnaast houden we rekening met de ontwikkelingen in en om Lisserbroek.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	104	**Toegangsweg en parkeerplaats ijs- en skeelerclub** In uw plan is een nieuwe toegangsweg en parkeerplaats naar de beoogde nieuwe locatie voor het clubgebouw voor de ijs- en skeelerclub Lisserbroek opgenomen. Dit is tevens de toegang naar de locatie voor toekomstige kleinschalige woningbouwontwikkeling . De locatie van de toegangsweg en parkeerplaats zijn gesitueerd op grond van derden. Wij hechten groot belang aan een goede inpassing, omvang en vormgeving van de parkeerplaatsen voor de ijs- en skeelerclub, in samenhang met het nieuwe clubgebouw en de toekomstige kleinschalige woningbouwontwikkeling rond deze locatie. De ijs- en skeelerclub wil de omvang van het parkeerterrein behouden. Onze zorg is dat de situering van de parkeerplaats in het PIP onvoldoende is afgestemd met de club en dat de parkeerplaats op een onlogische plek zal liggen indien grondcompensatie niet zal lukken. Wij vragen u om voor vaststelling van de PIP de locatie van de parkeerplaatsen en toegangsweg met deze partijen af te stemmen.	Het tracé van de ontsluitingsweg en de locatie van het parkeerterrein is gekozen zodat bestaande gebouwen niet gesloopt hoeven te worden. De locatie van de parkeerplaatsen stemmen we af met betrokkenen. Daarnaast vindt er overleg plaats met de grondeigenaren en u als gemeente over de kleinschalige woningbouwontwikkeling. De plannen rondom de woningbou vragen een andere ligging van het tracé waarbij bebouwing verloren gaat. Zolang nog geen overeenstemming is bereikt houden we in het PIP rekening met een tracé waarbij bestaande bebouwing gespaard blijft. Voor het bereiken van die overeenstemming bent u als gemeente aan zet. Het PIP maakt geen enkele inrichting c.q. uitbreiding van het terrein van de IJs- en skeelerclub onmogelijk. Als provincie staan wij open voor elke oplossingsrichting. Hetzelfde geldt voor de door u genoemde kleinschalige woningbouwontwikkeling. Voor wat betreft de IJs- en Skeelerclub vragen we u om zo snel mogelijk met de betreffende grondeigenaar om tafel te gaan en te kijken welke mogelijkheden er zijn om grond ten behoeve van de IJs- en Skeelerclub aan te kopen. We doelen daarmee op de inspanningsverplichting die we met u hebben afgesproken (zie: art. 7 lid 5 en lid 9, HOV- Corridor Noordwijk-Schiphol: Realisatieovereenkomst brug over de Ringvaart, 14 juli 2022). Vervolgens bent u ook aan zet om de gewenste uitbreiding van de IJs- en Skeelerclub aan de noordzijde ruimtelijk mogelijk te maken.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	105	**Beeldkwaliteitsplan** Het concept Beeldkwaliteitsplan (BKP) voor de brug en de HOV-baan is door de gemeente en door de Commissie Omgevingskwaliteit (voorheen Welstand) beoordeeld. Tot op heden heeft u deze reacties niet verwerkt in het BKP, waardoor er nog geen advies van de Commissie Omgevingskwaliteit is en het definitieve BKP niet ter vaststelling voorgelegd kan worden aan onze gemeenteraad. Dit betekent dat er niet getoetst kan worden op de specifieke kwalitatieve elementen in het plan, zoals de uitstraling van de brug over de ringvaart en de diverse kunstwerken in het gebied die voor de HOV-baan nodig zijn, zoals de damwanden en duikers. Ook is nog onduidelijk welke ontwerpkeuzes voor de verschillende kruispunten met de polderlinten gemaakt worden en wat de landschappelijke inpassing van het tracé in relatie tot de polderstructuren wordt. Ook voorzien wij nog wijzigingen aan de diverse kunstwerken, onder andere vanwege de mitigatie- en compensatiemaatregelen die voortvloeien uit de Natuurtoets en de benodigde ontheffing. Zo mag er bijvoorbeeld geen sprake zijn van een barrièrewerking (fysiek dan wel qua verlichting) voor de vliegroute van de meervleermuis. Wij vragen u om onze reacties te verwerken in het Beeldkwaliteitsplan zodat we het aangepaste Beeldkwaliteitsplan met een positief advies vóór de start van de aanbestedingsprocedure voor de aanleg van de HOV-baan kunnen voorleggen aan onze raad.	Wij nemen uw verzoek over.
19	106	**Doorfietspad langs IJweg** Het ontwerp PIP houdt onvoldoende rekening met een duurzame en veilige inpassing van het doorfiets pad bij bestaande infrastructuur, te weten het verbreden van het bestaande fietspad langs de IJweg tot doorfietspad. Er wordt onder andere niet voldaan aan onze Leidraad Duurzame Inrichting Openbare Ruimte (DIOR), het klimaatadaptatiebeleid en het inspiratiedocument ten aanzien van de Polderlinten van Haarlemmermeer, in ieder geval in hoofdlijn op de punten: een voetpad naast het doorfietspad, een verkeersveilige uitrit bij Frigo en 40% beschaduwing langs het doorfietspad. Aangezien wij beheerder zijn van deze weg en het fietspad is dit van groot belang voor ons. In het PIP wordt het bestaande fietspad langs de IJweg naar 4 meter verbreed tot doorfietspad door de berm tussen de weg en het fietspad te versmallen. Wij vragen u om in de verbeelding bij de IJweg langs het bestaande fietspad een breedte op te nemen voor de aanleg van een voetpad van 1,5 meter breed en om in de definitieve PIP in te gaan op een duurzame en veilige inpassing van het doorfietspad.	Wij nemen uw verzoek niet over. Het Voorlopig Ontwerp van de busbaan en doorfietspad is mede in overleg met u tot stand gekomen en vastgesteld in de stuurgroep op 26 oktober 2022. Om de doorfietsroute te kunnen realiseren is een verbreding van het bestaande fietspad naar vier meter voorzien. Gelet op de bestaande beschikbare ruimte is dat inpasbaar: dit past binnen de grenzen van het bestaande bestemmingsplan en de eigendomsgrenzen. In de huidige situatie is er geen voetpad aanwezig. Wij zien de toevoeging van het voetpad als wens in relatie tot de woningbouwontwikkeling. U kunt als gemeente zelf de ruimte voor een voetpad opnemen in het Omgevingsplan voor de woningbouwontwikkeling.
19	107	**Ontsluiting Lisserbroek Noord** Wij vragen u om in overleg te treden met de ontwikkelaar van Lisserbroek Noord om de ontsluiting af te stemmen om wijzigingen in de integrale ontsluitingsstructuur in een (te) laat ontwerpstadium te voorkomen. Een integrale inpassing scheelt in kosten en tijd.	Gedurende het proces zijn wij voortdurend in overleg met de projectontwikkelaar(s). Voorop staat dat een goede ontsluiting van de woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord vooral ook een verantwoordeijkheid van de gemeente is. Het PIP maakt geen enkele variant die daarop betrekking heeft onmogelijk.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	108	**Compensatie bestaand NNN-gebied en NNN-verbinding** We hebben met elkaar een gezamenlijke opgave die een integrale samenwerking vergt op diverse onderdelen binnen de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. De inpassing van de HOV, een robuuste gebiedsontsluitingstructuur die aansluiting moet vinden op het provinciale wegennet, de NNN-verbinding als provinciale beleidsopgave en de gedragen wens tot een groene invulling van het gebied tussen de Nieuwerkerkertocht, N207 en de IJweg maken daarvan onderdeel uit waar we mede als overheden en u ook als grondeigenaar een samenwerkingsopgave hebben liggen. Door de doorsnijding van bestaand NNN-gebied door de HOV-baan ligt een compensatieopgave voor. Deze wordt door u voorzien in een vlak aan de Nieuwerkerkertocht, waarmee invulling wordt gegeven aan een benodigde stapsteen voor de NNN-verbinding. Nu de uitwerking geborgd is in de regels voorzien wij dat dit voor de planfase volstaat. Wel vragen wij u rekening te houden met een mogelijk tracé voor de weg langs de Nieuwerkerkertocht. Deze weg is nodig voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek. Het tracé aan de westkant is opgenomen in de door onze raad vastgestelde Gebiedskaart Lisserbroek 2040 {2018). Zoals het compensatievlak nu is opgenomen, zal op basis van het uitgangspunt uit de gebiedskaart hiermee een conflict ontstaan. Wij vragen u om het compensatievlak zo op te nemen dat het een integrale inpassing niet in de weg staat en vanuit deze nieuwe status als NNN-gebied, geen inhoudelijke, procedurele of financiële belemmering vormt ten aanzien van de toekomstige gebiedsontwikkeling. We zien graag een oplossing zonder dat in de toekomst het NNN-oppervlak weer gecompenseerd moet worden, een nieuwe procedure voor herbegrenzing noodzakelijk is of dat hierdoor belemmeringen worden gecreëerd door bijvoorbeeld de aantasting van deze nieuw geplande natuurwaarden. Wij zien graag voor vaststelling van het PIP een passende oplossing.	De locatie van het NNN-compensatiegebied is in goed overleg met de betrokken partijen, waaronder de gemeente en Vervoerregio, gekozen. Er is een aantal locaties bekeken, waarvan de nu gekozen locatie de meest haalbare locatie is. Wij zijn bekend met het voornemen om een weg aan te leggen langs de Nieuwerkerkertocht. Echter, op dit moment is nog onvoldoende duidelijk wat de exacte ligging van het tracé van de weg is. Hierdoor is het voor ons geen doorslaggevende overweging geweest om de locatie voor NNN-compensatie aan te wijzen. Aangezien het compensatiegebied als stapsteen gaat fungeren voor de NNN-verbinding langs de Nieuwerkerkertocht, is het niet mogelijk om een strook vrij te houden voor een eventuele weg waar nog geen zekerheid over bestaat. Op verzoek van u hebben wij naar mogelijkheden gekeken, maar komen tot de conclusie dat een wijziging van het NNN-compensatiegebied in het PIP niet opportuun is. Door middel van het Omgevingsplan kunt u als gemeente het tracé van de Nieuwerkerkertochtweg vaststellen. Wanneer het NNN-compensatiegebied aangetast wordt, zal dat gedeelte weer gecompenseerd moeten worden. Vanwege de onduidelijkheid over de exacte ligging van het tracé kunnen wij hier niet op voorhand al rekening mee houden. Na het vaststellen van het PIP gaan wij niet direct over tot de inrichting van het NNN-compensatiegebied. Dat betekent dat er nog tijd is voor u om de plannen rond de weg verder uit te werken en met ons te overleggen hoe om te gaan met de NNN-compensatie.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	109	**Recreatievaart en doorvaarthoogte** Het ontwerp PIP gaat niet in op de rol die de Ringvaart speelt bij verschillende vormen van recreatievaart. Voor de nieuwe brug over de Ringvaart vragen wij u rekening te houden met ons vastgestelde beleidskader Toerisme, evenementen en promotie Haarlemmermeer 2020-2025 (2020). Hierin staat dat wij voor nieuwe bruggen over de Ringvaart een minimale doorvaarthoogte van 1,50 meter hanteren. In de regels van het ontwerp PIP staat in de begripsbepalingen (artikel 1.17) een minimale vrije vaarhoogte (van 1,25 meter). Deze eis komt niet terug in de bouwregels, zodat deze minimale vaarhoogte daarmee een loos begrip is. Wij vragen of u een minimale vaarhoogte van 1,50 meter wilt hanteren. Wij vragen u de minimale vaarhoogte in ieder geval op de juiste wijze te verankeren in de regels (artikel 5.2).	De doorvaarthoogte van de brug heeft grote impact op de inpasbaarheid van het HOV-tracé in de directe omgeving. Om de nadelige effecten op de omgeving te minimaliseren en zo goed mogelijk aan te sluiten bij de verschillende eisen/randvoorwaarden is in het voorontwerp van de brug onderzoek gedaan naar de meest optimale doorvaarthoogte. Vanwege de belangen van recreatieve scheepvaart en ecologie is uiteindelijk besloten om 1,25 meter t.o.v. MHW aan te houden. In de praktijk betekent dit een doorvaarthoogte van 1,35 meter t.o.v. streefpeil. Bij de aansluiting van de brug op de Hillegommerdijk is deze hoogte nog in te passen. Bij een hogere doorvaarthoogte kan niet meer goed aangesloten worden op de Hillegommerdijk zonder grote impact op de bereikbaarheid van woningen. In het PIP is een passage opgenomen om dit te verduidelijken. In de Nota van Wijzigingen vindt u een overzicht van de wijzgingen.
19	110	**Aandachtspunten vervolgfase** De uitwerking van het ontwerp en het beeldkwaliteitsplan gaat nog plaats vinden in lijn met het PIP. Dat is op dit moment nog niet het geval. Voor deze vervolgfase geven wij u een aantal aandachts- en vraagpunten mee op het vlak van inpassing, ecologie, kunstwerken en geluid. *Landschappelijke inpassing* Ons is niet duidelijk of en hoe de busbaan landschappelijk wordt ingepast en of hiervoor voldoende ruimte is/wordt gereserveerd in het profiel. In paragraaf 4.3.1 van de toelichting wordt het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam beschreven. Onder punt 4 staat "Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit". In de beschouwing noch in de conclusie wordt hierop ingegaan. In paragraaf 5.10 van de toelichting worden het ensemblegebied Haarlemmermeer en de provinciale kernwaarden beschreven. Gesteld wordt dat de kernwaarden niet worden aangetast. Een onderbouwing van deze stelling ontbreekt echter. Wij constateren dat ook in de rest van de toelichting er niet tot nauwelijks aandacht voor landschappelijke inpassing is. In het PIP zelf ontbreekt een borging van landschappelijke inpassing. Een goede landschappelijke inpassing is zowel van belang in het toekomstige woongebied als in het bestaande en toekomstige groengebied. Wij vragen u het PIP en het Beeldkwaliteitsplan hierop aan te vullen. Ook kan dit effect hebben op de begrenzing van het definitieve PIP.	Landschappelijke inpassing is een belangrijk thema in het Beeldkwaliteitsplan. Zoals aangegeven wordt het Beeldkwaliteitsplan aangescherpt en aan uw raad voorgelegd ter besluitvorming. Daarmee is en wordt landschappelijke inpassing van de HOV-verbinding geborgd.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
19	111	*Ecologie* De oorspronkelijke bevindingen uit de Natuurtoets (bijlage 6 bij het PIP) ten aanzien van de meervleermuis (vliegroute over de Ringvaart) en kleine marterachtigen (aantasting leefgebied) zijn ongewijzigd. Deze bevindingen geven aanleiding tot compensatie- en mitigatiemaatregelen in het ontwerp, zoals een fauna passage, geleidingsstructuren en geschikte verlichting van kunstwerken. Deze voorzieningen zijn nog niet opgenomen in het voorliggende VO, maar worden aldus de toelichting (p. 73) verwerkt in het definitief ontwerp. Dit volstaat voor de planfase. Wij zullen het DO hier te zijner tijd op beoordelen in relatie tot het Beeldkwaliteitsplan.	Wij nemen kennis van uw reactie.
19	112	*Kunstwerken* Hoewel een aanpassing van de kunstwerken mogelijk is binnen de in het planontwerp opgenomen bestemmingen, liggen de tekeningen van het VO nu toch ook al voor. In het VO zijn al elementen toegevoegd; tekening 0035 (IJtocht) en tekening 0037 en 0038 (duikers met een doorsnede van 1 meter). Onze verwachting is dat deze elementen niet geschikt zijn (te maken) als ecopassage. Wij wijzen u op dit punt, ook gezien de samenhang met de uitwerking van de kunstwerken in het Beeldkwaliteitsplan en de inpassing van het tracé in relatie tot de definitieve situatie.	Wij nemen kennis van uw reactie.
19	113	*Geluid* In het geluidrapport dat bij het ontwerp PIP is gevoegd, staat dat bij de uitwerking van het ontwerp en de uitvoering van de brug goed gelet moet worden op de geluiduitstraling. In het rapport staan ook suggesties hiervoor. Wij vragen om blijvende aandacht hiervoor zodat geluiduitstraling tot een minimum wordt beperkt en er geen negatieve geluidseffecten ontstaan bij omliggende woningen. Wij vertrouwen erop dat u onze zienswijze betrekt bij uw besluitvorming op een wijze die recht doet aan onze gemeenschappelijke belangen en zetten graag de integrale samenwerking in het gebied voort.	Bij het verder uitwerken van het ontwerp van de brug wordt er ingezet op het zoveel mogelijk voorkomen van geluidhinder. Het eindontwerp zal voldoen aan de wet- en regelgeving omtrent geluid.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	114	Wij wonen sinds 2006 in ons oude huis van begin 1900 aan de Hillegommerdijk 61, wanneer wij geconfronteerd werden met de plannen voor een busbaan met brug voor onze deur wisten we niet wat we hoorden. Hier een brug met busbaan terwijl het al zo druk en gevaarlijk is op de dijk? Hoe moet dat met ons uitzicht? Geluidsoverlast van stilstaand, optrekkend en afremmend verkeer? Onze woning wat niet is onderheid! Het bootje en auto voor de deur, en waarom dan hier een busbaan? De noodzaak van een goede HOV-verbinding is begrijpelijk en hier zijn wij in basis niet op tegen. Echter baart het mij en vele mede buren op de dijk grootte zorgen dat er een busbaan gepland staat voor onze deur, hoe er met ons is omgegaan in de ruim 12 jaar en waarom er juist hier voor dit voorkeurstracé is gekozen zonder dat daar een goede onderbouwing voor gegeven wordt. Als we kijken naar de huidige situatie met alle mogelijke uitbreiding (nieuwbouw) van ons dorp waarbij een extra ontsluiting nodig zal zijn om de huidige Lisserbrug te ontlasten rijst bij mij de vraag of uw plan nog realistisch is. Dit brengt mij ook op het volgende punt welke garantie hebben wij dat er niet alsnog toekomstig vrij autoverkeer over de te realiseren HOV brug gaan rijden? Er is in woorden gezegd dat dit niet de bedoeling is? Het voorkeurstracé zoals deze nu wordt voorgesteld doorkruist een drukke woonwijk, dijk, schoolgebied en belangrijke vaarweg wat al enorme uitdagingen met zich mee zal brengen om hier een veilig leefgebied van te maken, laat staan dat daar dus ook nog eens duizenden vrij autoverkeer bijkomen op een dag. Er wordt vastgehouden aan de tijdswinst van enkele minuten en bediening van toekomstige uitbreiding van Lisserbroek, terwijl de ruimte en inpassing naast de N207 voor nu de oplossing zou kunnen zijn. Zorg eerst dat er volledige afstemming met partijen is over integrale infrastructurele aanpak van zowel de toekomstige HOV als extra ontsluiting voor het vrije autoverkeer. In plaats van wellicht mogelijk meerdere onderbrekingen (knelpunten) en peperdure bruggen te realiseren. Wij staan dan ook afwijzend tegen uw plan dat de busbaan bij onze woning gerealiseerd wordt.	In hoofdstuk 3 van de Nota van Beantwoording gaan wij in op het nut en de noodzaak van het project. Daarin geven wij aan hoe wij gekomen zijn tot de HOV-verbinding en het tracé zoals in het PIP is opgenomen. Daarnaast benoemd u in uw zienswijze een aantal thema's. In onze reactie lopen wij de thema's stuk voor stuk langs.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	115	Ons vrije uitzicht vermindert hierdoor behoorlijk.	De afstand tussen uw woning en de nieuwe brug is dusdanig dat een grote mate van vrij uitzicht overblijft. Wel kunnen ter hoogte van uw woning afmeerpalen in de Ringvaart komen. De afmeerpalen zijn geen onderdeel van het PIP, maar de bestaande bestemming van de Ringvaart maakt realisatie daarvan mogelijk. Wij hebben nog geen besluit genomen over of deze er komen en wat dan de exacte locatie daarvan zal zijn. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de brug wordt daar meer duidelijk over. Voor de volledigheid wijzen wij u erop dat u een aanvraag kunt doen voor een tegemoetkoming in de planschade. De tegemoetkoming in de planschade wordt gebaseerd op een eventuele waardevermindering van uw woning. Daarbij wordt gekeken of u voldoet aan de voorwaarden uit wet en jurisprudentie. U kunt een aanvraag indienen zodra het PIP onherroepelijk is.
20	116	Overlast van uitlaatgassen en geluid als gevolg van gemotoriseerd verkeer.	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar milieueffecten, waaronder luchtkwaliteit en geluidsbelasting. Graag verwijzen wij u naar de bijlagen 2 en 3 bij de Toelichting op het Ontwerp-PIP (Onderzoek luchtkwaliteit, en Geluidsonderzoek). Uit het onderzoek blijkt dat er geen onacceptabele effecten optreden.
20	117	Het huidige plan van de lengte van de 30 km zone is te kort en zal juist meer overlast geven doordat wij meer hinder van optrekkend en afremmend verkeer zullen hebben. (oplossing: vanaf de bebouwde kom waar men Lisserbroek in rijdt gezien vanuit Beinsdorp al 30 km zone maken) overigens wel positief dat hier over nagedacht wordt!	Het Voorlopig Ontwerp voorziet in een veilige inrichting van de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. Daarbij wordt een 30 km/h zone aangehouden voor het verkeer op de Hillegommerdijk ter plaatse van de brug. Voor het overige deel van de Hillegommerdijk is de gemeente Haarlemmermeer verantwoordelijk. Het is dus aan de gemeente om te beoordelen of er ook op andere delen van de Hillegommerdijk een 30 km/h zone wenselijk en haalbaar is. Wij hebben uw opmerking gedeeld met de gemeente Haarlemmermeer.
20	118	Inschijnend licht van het verkeer in onze woning op het gedeelte waar wij zitten doordat het wegvak ter hoogte van de brug weer terug met bochten naar het bestaande wegvak op de dijk zal gaan.	De verwachting is dat inschijnend licht beperkt zal zijn. Verdraaiing van de wegas is beperkt waardoor ook de verdraaiing van verlichting van voertuigen beperkt zal zijn.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	119	Extra parkeerdruk omdat onze buren welke de auto niet meer voor hun eigen deur kunnen neerzetten en dit dus zal opschuiven.	Bij het opstellen van het PIP is onderzoek gedaan naar de parkeersituatie. Graag verwijzen wij u naar de Rapportage “Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek” (bijlage 1 van de Toelichting). De te verwijderen parkeerplaatsen worden niet vervangen. Uit het onderzoek blijkt dat dit niet nodig is omdat de bezettingsgraad in de toekomstige situatie met 5 procentpunten stijgt naar 71%. Hiermee blijft de parkeerdruk onder de 85% zoals dat door de gemeente Haarlemmermeer als acceptabele grens wordt gehanteerd. Ook anderszins zien wij geen onacceptabele situaties ontstaan als gevolg van het vervallen van de parkeerplaatsen.
20	120	Belemmering voor het scheepvaartverkeer met alle risico’s in ons leefgebied.	Het klopt dat de brug een extra belemmering vormt voor de scheepvaart. Om te bepalen of dit acceptabel is, hebben we daar onderzoek naar gedaan. Uitgaande van 12 bussen per uur, is er per uur ongeveer 20 minuten beschikbaar voor brugopeningen. Dit is voldoende voor de beroepsvaart. Voor recreatievaart kan in uitzonderlijke situaties een wachtrij ontstaan voor de brug .
20	121	Stilstaand verkeer met stoplichten, wat meer inkijk geeft in onze woning.	In theorie is het mogelijk dat een wachtrij voor de verkeerlichten rijkt tot aan uw woning. We achten het echter niet waarschijnlijk dat dit veelvuldig gaat voorkomen omdat sprake is van kortstondige oponthoud.
20	122	Schade als gevolg van de aanleg of aanvoer van de bouwmaterialen, de woning is niet onderheid! En uiteraard de overlast tijdens de bouwwerkzaamheden die wij zullen ondervinden.	De werkzaamheden zullen inderdaad gepaard gaan met overlast. De aannemer wordt contractueel verplicht om overlast zo veel mogelijk te beperken, maar uitsluiten van overlast kunnen wij helaas niet. Wél houden we u zo goed mogelijk op de hoogte van de werkzaamheden zodat u weet waar u aan toe bent. Ook is het mogelijk dat er schade ontstaat aan uw woning. In dat geval is het aan de aannemer om aan te tonen dat deze schade niet door zijn werkzaamheden is veroorzaakt. Kan hij dat niet, dan is hij daarvoor veantwoordelijk. In de praktijk worden om deze reden veelal vooropnames gemaakt waarmee de staat van onderhoud voorafgaand aan de werkzaamheden wordt vastgelegd. Uiteraard gebeurt dat in nauw overleg de betrokken woningeigenaren.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
20	123	De veiligheid van onze kinderen doordat er een knelpunt ontstaat bij onze woning.	Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.
20	124	Alle onrust en onzekerheden welke dit heeft gegeven aan ons als bewoners in de afgelopen jaren.	Het proces om te komen tot het PIP heeft veel tijd gekost. Met name het zorgvuldig afwegen van belangen en deze verwerken in het PIP kost tijd. Tijdens zo'n proces kan onzekerheid en onduidelijkheid ontstaan. Met het vaststellen van het PIP wordt duidelijkheid geboden over het plan. Na het onherroepelijk worden van het PIP worden de voorbereidingen gestart om het project te realiseren. Wij beogen daarmee een stuk onzekerheid weg te nemen.
20	125	De impact van het verdwijnen van drie woningen evenals het verdwijnen van het asfalt terrein bij de ijsbaan waar onze kinderen als enige plek wat kunnen spelen dichtbij onze woning aan de dijk.	Wij nemen kennis van uw standpunt en begrijpen dat dit jammer is. Het is helaas onmogelijk om keuzes te maken waarbij geen enkel belang wordt getroffen.
20	126	Onzekerheid van toekomstig vrij autoverkeer over de brug met alle uiterst nadelige en gevaarlijke gevolgen van dien.	De provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Lisse en de Vervoerregio Amsterdam hebben afgesproken dat de brug uitsluitend gebruikt wordt voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Deze afspraak is op 14 juli 2022 vastgelegd in een realisatieovereenkomst over de brug. Deze afspraak is vervolgens bekrachtigd door middel van het PIP: gebruik door autoverkeer is niet toegestaan. Wijziging van dit gebruik kan alleen via een ruimtelijke procedure waarbij bezwaar en beroep mogelijk is.
20	127	Dit alles opgesomd heef grote gevolgen en impact op onze leefomgeving, we kunnen dan ook niet begrijpen dat er voor dit traject destijds gekozen is en jullie hier op doorborduren terwijl veel achterhaald lijkt te zijn. Hopelijk komt u tot inzicht dat dit niet de juiste weg is die ingeslagen is, onveilig en de impact is te groot!	Helaas kunnen wij niet voorkomen dat het woongenot wijzigd op een aantal aspecten. Uiteindelijk nemen wij een besluit na een zorgvuldige afweging van verschillende belangen. Daarbij realiseren we ons dat niet ieders belang gebaat is bij de uiteindelijke beslissing.
21	128	Ref: Capaciteit parkeerterrein Narcissenstraat Figuur 5-3 Wij maken ten stelligste bezwaar tegen eventuele toegang over ons pand (kadaster 2619) voor toegang tot parkeerterrein Narcissenstraat. Onze privacy en veiligheid zullen worden verstoord. Elke toegangsroute zal de natuur in dit gebied verstoren, waaronder de bewoning van egels en vleermuizen, maar ook een broedplaats voor veel vogels. Zoals u eerder heeft aangegeven, is toegang tot parkeren niet noodzakelijk. Momenteel hebben de woningen 37 t/m 44 via hun achtertuin al directe toegang tot deze parkeerplaatsen.	Wij nemen kennis van uw reactie. De verbinding tussen de dijk en de parkeerplaats is niet voorzien in zowel het ontwerp als in het PIP.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
22	129	Namens BPD Ontwikkeling B.V. dien ik hierbij een zienswijze in tegen het ontwerp provinciaal inpassingsplan (PIP) voor de realisatie van een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) verbinding tussen Lisserbroek, Getsewoud en een m.e.r.-beoordelingsbesluit, welke stukken thans ter inzage liggen. BPD is als gebiedsontwikkelaar betrokken bij de ontwikkeling van de het gebied gelegen in het onderhavige ontwerpplan en als zodaning wil zij graag de volgende punten onder uw aandacht brengen. **1. HOV-Baan langs de N207** Parallel langs deze baan kan een verbindingsweg nodig zijn t.b.v. de gebiedsontwikkelingen rond Lisserbroek. Deze loopt dan vanaf de IJweg naar het kruispunt N207 ter hoogte van de P+R Getsewoud. Op dit kruispunt sluit de nieuwe HOV ook aan. Met de provincie zijn gesprekken gevoerd en tekeningen overlegd om beide wegen samen te laten gaan. De PIP tekeningen voorzien hier echter nog niet in het profiel van de PIP doorkruist de beoogde ligging van de verbindingsweg. Kan de provincie de voornoemde verbindingsweg mogelijk maken door het profiel (ligging watergang en fietspad) hierop aan te passen dan wel anderzins?	Het PIP voorziet in de mogelijke aanleg van de HOV-baan en niet in de onstluiting van de toekomstige woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord. Echter, het PIP maakt de onsluiting van deze woningbouwlocatie niet onmogelijk, zelfs als daar een wijziging van een door middel van het PIP vastgelegde bestemming nodig is.
22	130	**2. Bestemmingswijziging t.b.v. gebiedsontwikkeling** In het vorige punt is een mogelijke aanpassing t.b.v. de beoogde de verbindingsweg nodig en wellicht zijn er andere aanpassingen nodig t.b.v. de gebiedsontwikkeling Lisserbroek-Noord. Binnen de beoogde gebiedsontwikkeling van Lisserbroek-Noord wordt meegereden met de HOV baan. De daarvoor noodzakelijke bestemming is niet opgenomen in deze PIP. Ons verzoek is dat er een besluit wordt genomen dat er een mogelijkheid wordt opgenomen in het PIP dat er binnen 10 jaar een omgevingsplanwijziging mag plaatsvinden ter plaatse van het PIP.	Het PIP ziet enkel op het realiseren van een HOV-verbinding. Het is aan de gemeente Haarlemmermeer om toekomstige woningbouw en de ontsluiting daarvan planologisch te regelen. In artikel 16 van de planregels van het PIP heeft de gemeenteraad de bevoegdheid gekregen hierover te kunnen besluiten.
22	131	**3. Kruising HOV met de IJweg** De verbindingsweg t.b.v. de gebiedsontwikkelingen rond Lisserbroek dient meegenomen te worden bij het ontwerp van dit kruispunt. Kan de provincie hier ruimte aan geven, zowel fysiek, als ruimte voor afstemming in de uitwerkingsfase?	Wij verwijzen u naar onze reactie op uw eerste punt.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
22	132	**4. Hoogteligging HOV** De HOV loopt door de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek-Noord. In het ontwerp van de HOV-baan is de hoogteligging van de wegas NAP -3,8 m. Ten opzichte van de wijkwegen van Lisserbroek-Noord (NAP 4,5 m) ligt de HOV -baan 0,7 m hoger. Dit hoogteverschil dient te worden overbrugd door een talud. Uitgangspunt is dat de busbaan afwatert in de berm. Qua inpassing leidt dit tot de volgende mogelijke knelpunten: 1. Dit verschil in hoogteligging kan tot knelpuntne leiden rondom de HOV-baan met de wijkwegen, in reltaie tot de hoogteligging van o.a. omliggende wegen en uitgeefbaar terrein. De HOV-baan ligt hoger (circa 0,7 m). Bij een talud van 1:3 is er circa 2,1 m aan talud nodig. Reken daarbij een vlakstand van 1,0 m (zowel bij de HOV-baan als de wijkweg) dan is een minimaal ruimtebeslag van 4,1 m benodigd tussen kant HOV-baan en kant wijkweg. Dit is veelal niet het geval in het huidige ontwerp. Dit kan ook leiden tot aanpassing van de wijkwegen (dus ook verkavelingsplan Lisserbroek-Noord). 2. Het verschil in hoogteligging leidit tot knelpunten in de afwatering van de HOV-baan en wijkwegen naar bermen. In het ontwerp van de HOV-baan wordt uitgegaan van een afwatering van het fietspad naar de zijkant van het profiel, en niet naar de middenberm. Hierdoor stroomt toekomstig water van het fietspad in de richting van wijkwegen en uitgeefbaar terrein. Er wordt geadviseerd de fietspaden te laten afwateren naar de middenberm binnen het profiel van de HOV-baan. 3. De berm direct langszij de HOV-baan is soms <5 meter breed in het ontwerp van Lisserbroek-Noord. De berm is te smal waardoor er onvoldoende infiltratiecapaciteit is ter hoogte van de berm. En derhalve afstromend regenwater van de HOV-baan leidt tot wateroverlast op de wijkwegen. 4. Veelal zijn bomen ingetekend op de taluds tussen de HOV-baan en de wijkwegen. Dit leidt mogelijk tot knelpunten i.v.m. onder andere het groenbeheer. In principe kan de HOV-baan lager te komen liggen. Ons verzoek is om een betere aansluiting te kiezen bij de toekomstige weghoogte van wijkweg Lisserbroek-Noord.	In de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp kan de hoogteligging van de busbaan wijzigen. Wij zullen dit in overleg met u doen.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
22	133	**5. Aansluiting op het plan/detailafwatering** Het ontwerp van de HOV-baan is vergeleken met de opzet van het watersysteem van Lisserbroek-Noord. De volgende opmerkingen zijn er: 1. In principe zijn alle duikers in het ontwerp van de HOV-baan op de juiste plek ingetekend. 2. Alle duikers hebben in de tekening van de HOV-baan een afmeting van 1000 rond. De hoogteligging van de duikers is niet bekend. Belangrijk is dat de duikers aansluiten op het toekomstige VDS. De hoogteligging van de duikers dient daarom verder te worden uitgewerkt. 3. Twee vaarduikers (zwarte blokken in Figuur 3) zijn in zowel de tekening van de HOV-baan als de proefverkaveling van Lisserbroek-Noord getekend als een normale duiker. Uit eerdere afstemmingen tussen RROG en Sweco is naar voren gekomen dat een draaimogelijkheid voor een maaiboot een alternatief kan zijn voor de vaarduiker. De draaimogelijkheid is wel aanwezig ter hoogte van de beoogde sportvelden, maar niet nabij de kruising doorfietspad-IJweg. Voor deze locaties is verdere uitwerking nog nodig. 4. Een aantal duikers hebben in de tekening van de HOV-baan en de proefverkaveing een forse lengte, soms van 50 meter. Dit is besproken met RIjnland. 5. Uit de tekeningen komt naar voren dat er een aantal duikers al tijdens de realisatiefase van de HOV-baan wordt aangelegd, zonder dat deze watergangen verbinden. Deze duikers worden dus al tijdig aangelegd, zodat deze passend zijn op het toekomstig water systeem (te graven watergangen). Het is van belang dat deze duikers op de juiste plaats worden aangelegd, zodat hier niet later knelpunten ontstaan (zoals dat een duikeropening niet goed aansluit op een watergang). - Gezien de benodigde watercompensatie is het denkbaar dat juist de provincie een deel van het water (wegsloot) juist wel graaft. Dit behoeft dan uitwerking. - Hierin zit één aandachtspunt: namelijk bij het meest noordoostelijke kruispunt tussen HOV-baan en wegverkeer. Hier komt volgens de HOV-baan tekening een duiker ter hoogte van de huidige watergang en is in de proefverkaveling een andere duiker ingekend, omdat een deel van de watergang dan verlegd is. Zie Figuur 1. Dit dient op elkaar aan te sluiten, om te voorkomen dat een deel van de HOV-baan later opengebroken moet worden om de duiker alsnog te plaatsen. De eis aan de duiker die de provincie aanlegt is dat deze verlengbaar is/zo wordt gepositioneerd dat deze toekomstig ook aansluit. Wij verzoeken u derhalve om bovengenoemde punten mee te nemen bij uw besluitvorming.	Het PIP voorziet in de mogelijkheid om duikers aan te leggen. In de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp kunnen we de locaties en afmetingen van de duikers aanpassen. Graag doen we dit in overleg met u. Voor de besluitvorming rondom het PIP heeft dit geen invloed.
23	134	Het blijft bijzonder dat deze PIP zich opstelt als een geïsoleerd project, als eiland binnen de gebiedsontwikkeling Lisserbroek 2040.	U heeft uw zienswijze ingediend bij de gemeente Lisse. In overleg met de gemeente hebben we afgesproken dat de zienswijze door de provincie wordt voorzien van een reactie.
23	135	Actueel geen afspraken met dijkbewoners, Ijs- en skeelervereniging en grondeigenaren in de polder.	De provincie heeft met alle partijen die u noemt op verschillende momenten overleg gevoerd en in bepaalde gevallen afspraken gemaakt. Wij zullen ook in de toekomst met hen in overleg blijven.

ID nr.	Nr.	Zienswijze	Reactie
23	136	Onduidelijk wat de samenhamg is met de geplande nieuwbouw.	De woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord en de busbaan tussen Nieuw-Vennep en Lisse versterken elkaar. Met de busbaan is de woningbouw direct goed ontsloten met het openbaar vervoer. Zonder de woningbouw is de vervoerwaarde van de busbaan minder groot, maar is nog steeds sprake van een verbetering voor de bestaande HOV-lijn. Met het in procedure brengen van het PIP komt de realisatie van een busbaan een belangrijke stap dichterbij. Tegelijkertijd werkt de gemeente Haarlemmermeer nauw samen met projectontwikkelaars aan de realisatie van de woningbouw.
23	137	Vraag over de ligging van het fietspad en de verkeersveiligheid daarvan	Het (schoolgaande) fietsverkeer krijgt een breed doorfietspad langs een groot deel van de busbaan en op de brug over de Ringvaart. Hiermee wordt een veiliger alternatief geboden voor fietsverkeer dan de bestaande route via de Lisserbrug. Op alle locaties waar conflicten kunnen voorkomen worden ontwerpkeuzes gemaakt met als doel om conflictsituaties zo veel mogelijk te voorkomen. Waar nodig gebeurt dat door middel van bijvoorbeeld verkeerslichten. Hiermee wordt de verkeersveiligheid zoveel mogelijk geborgd.

Nota van Wijzigingen

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Kenmerk: 2232744/2234444

Inhoudsopgave

Inleiding 2

1. Ambtshalve wijzigingen 2

2. Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen 2

Inleiding

Het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan (PIP) HOV Lisserbroek-Getsewoud heeft ter inzage gelegen van 18 december 2023 tot en met 16 februari 2024. Naar aanleiding van ambtelijke reacties en de 23 ingediende zienswijzen zijn verbeteringen doorgevoerd in de documenten. De wijzigingen die tussen de inzagetermijn en de vaststelling van het plan zijn doorgevoerd, zijn inzichtelijk gemaakt in deze Nota van Wijzigingen. Deze nota is bedoeld als overzicht voor alle belanghebbenden. Met dit overzicht geeft de provincie de verschillen weer tussen het plan dat ter inzage heeft gelegen en het vastgestelde plan. Daarnaast is de nota van wijzigingen bedoeld voor alle indieners van een zienswijze. Voor elke indiener is inzichtelijk gemaakt op welke wijze de zienswijze is vertaald in de plannen. In de Nota van Beantwoording wordt per zienswijze verwezen naar de desbetreffende wijzigingen in deze Nota van Wijzigingen. Bij het inzichtelijk maken van de doorgevoerde wijzigingen, is onderscheid gemaakt tussen wijzigingen naar aanleiding van ambtelijke reacties (ambtshalve wijzigingen) of wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen. De wijzigingen aan het Provinciaal Inpassingsplan zijn integraal doorgevoerd in de plannen. De toelichting, de verbeelding en de regels zijn daarmee onafhankelijk leesbare documenten. Deze Nota van Wijzigingen is bedoeld om de verschillen inzichtelijk te maken tussen het Ontwerp-PIP en het vast te stellen PIP.

1. Ambtshalve wijzigingen

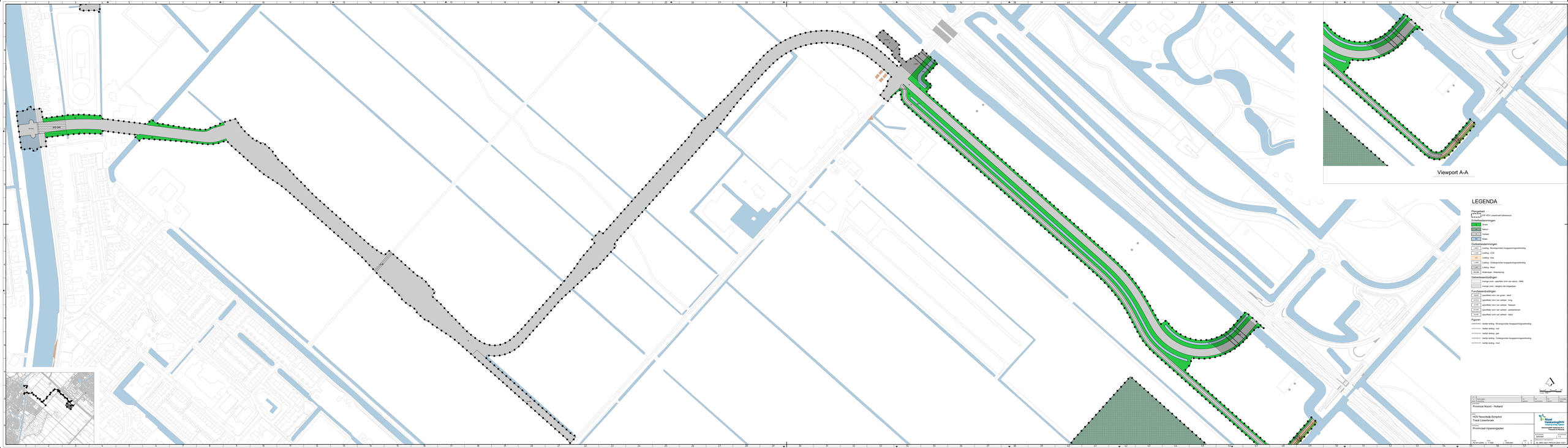
Nr.	Wijziging	Toelichting
1.1	Verbeelding	De grens van het plangebied is iets aangepast zodat het talud van de busbaan binnen de bestemming past.
1.2	Toelichting	In de toelichting zijn enkele ondergeschikte tekstuele omissies en taalfouten aangepast.
1.3	Toelichting, paragraaf 2.1	Figuur 2-1 is aangepast. De woningbouwontwikkeling tussen de NNN-gebieden in, is toegevoegd.
1.4	Toelichting, paragraaf 5.9.1.2 en bijlage 8.	Ten behoeve van de compensatie van NNN-gebied is het Compensatieplan opgesteld. In paragraaf 5.9.1.2 is een stuk tekst opgenomen over het Compensatieplan. Daarnaast is het Compensatieplan als bijlage 8 opgenomen bij de Toelichting.
1.5	Toelichting, paragraaf 5.11 en bijlage 11	Tussen de ter inzagelegging van het Ontwerp-PIP en het definitieve PIP is een vooronderzoek gedaan naar ontplofbare oorlogsresten. Hieruit blijkt dat dit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het project. In paragraaf 5.11 is dit toegelicht. In bijlage 11 is het vooronderzoek opgenomen.

2. Wijzigingen naar aanleiding van zienswijzen

Nr.	Wijziging	Toelichting
2.1	Verbeelding	De naam van de dubbelbestemming ‘Leiding – Hoogspanning II’ is gewijzigd in ‘Leiding – Ondergrondse hoogspanningsverbinding’. De naam van de dubbelbestemming ‘Leiding – Hoogspanningsverbinding II’ is gewijzigd in ‘Leiding – Bovengrondse hoogspanningsverbinding’. De hartlijnen van deze leidingen zijn eveneens opgenomen in de Verbeelding.

2.2	Verbeelding	De ligging van de gasleiding kwam niet overeen met de exacte ligging. De Verbeelding is hierop aangepast.
2.3	Verbeelding, Blad 1	Vanwege de onduidelijkheid of steigers wel of niet toegestaan zijn, is in de Verbeelding een zone van 25 meter vanaf weerszijden van de brug opgenomen: gebiedsaanduiding 'overige zone – steigers niet toegestaan'. In deze zone zijn steigers niet toegestaan.
2.4	Verbeelding, Blad 2	Het ontwerp van het parkeerterrein bij de IJs- en skeelerclub is aangepast. Hierop is de Verbeelding eveneens aangepast.
2.5	Planregels, artikel 1.19	Het is niet gebruikelijk om bij de begrippen regels te stellen aan de vrije vaarhoogte. Het artikel 1.17 'minimale vrije vaarhoogte' is aangepast tot de omschrijving van het begrip vaarhoogte in artikel 1.19. Vanwege de alfabetische volgorde van de begrippen is vanaf artikel 1.17 de artikelnummering verschoven.
2.6	Planregels, artikel 2.3	Om te verduidelijken hoe de vaarhoogte wordt gemeten is artikel 2.3 toegevoegd.
2.7	Planregels, artikel 5.2	Door de aanpassing van het begrip vaarhoogte is bij de bouwregels in artikel 5.2 onderdeel c toegevoegd met daarin de vrije vaarhoogte van 1m25.
2.8	Planregels, artikel 8.2	Vanwege het belang van de gasleiding is artikel 8.2 Voorrangsbepaling toegevoegd.
2.9	Planregels, artikel 8.4	In dit artikel is het woord energieleveringszekerheid verwijderd.
2.10	Planregels, artikel 8.5.1	Bij onderdeel c zijn ter verduidelijking voorbeelden toegevoegd van het indrijven van voorwerpen in de bodem.
2.11	Planregels, artikel 8.5.1	Onderdeel f het permanent opslaan van goederen, is niet meer van toepassing en verwijderd.
2.12	Planregels, artikel 8.5.2	Onderdeel c is tekstueel aangepast ter verduidelijking.
2.13	Planregels, artikel 8.5.3	Dit artikel is verduidelijkt door het samen te vatten tot het niet schaden van de belangen van de leiding.
2.14	Planregels, artikel 8.5.4	Bij het samenvatten van artikel 8.5.3 is het inwinnen van advies van de leidingbeheerder verplaatst naar artikel 8.5.4.
2.15	Planregels, artikel 9	De titel van het artikel is aangepast van 'Leiding – Hoogspanning II' naar 'Leiding – Ondergrondse hoogspanningsverbinding'.
2.16	Planregels, artikel 9.1	Door wijziging van de titel is de bestemmingsomschrijving conform aangepast. Daarnaast is vanwege het belang van de leiding toegevoegd dat in geval van strijdigheid de regels van dit artikel voor gaan.
2.17	Planregels, artikel 9.4.1	Artikel 9.4.1 is aangepast naar de hedendaagse standaard voor bepalingen over dergelijke leidingen.
2.18	Planregels, artikel 10	De titel van het artikel is aangepast van 'Leiding – Hoogspanningsverbinding II' naar 'Leiding – Bovengrondse hoogspanningsverbinding'.
2.19	Planregels, artikel 10.1	Door wijziging van de titel is de bestemmingsomschrijving conform aangepast. Er is geen sprake van een 150 kV verbinding waardoor alleen nog 380 kV wordt aangehaald. Daarnaast is vanwege het belang van de leiding toegevoegd dat in geval van strijdigheid de regels van dit artikel voor gaan.
2.20	Planregels, artikel 10.4.1	Artikel 10.4.1 is aangepast naar de hedendaagse standaard voor bepalingen over dergelijke leidingen.

2.21	Planregels, artikel 14	Vanwege de onduidelijkheid of steigers wel of niet toegestaan zijn, is artikel 14 toegevoegd. Dit artikel bepaald onder andere dat steigers niet zijn toegestaan.
2.22	Planregels, artikel 18.1	Ter verduidelijking is onder a. aangegeven dat het gaat om een legaal bouwwerk.
2.23	Planregels, artikel 18.2	Ter verduidelijking is onder a. aangegeven dat het gaat om een legaal gebruik.
2.24	Toelichting, paragraaf 3.2	Vanwege de onduidelijkheid over de doorvaarthoogte, of vrije vaarhoogte, is in paragraaf 3.2 een stuk tekst toegevoegd over de vrije vaarhoogte en waarom voor deze hoogte is gekozen.
2.25	Toelichting, paragraaf 3.2	Het ontwerp van het parkeerterrein bij de IJs- en skeelerclub is aangepast. In Figuur 3-6 is het nieuwe ontwerp opgenomen. Daarnaast is in de alinea daarboven toegevoegd dat de ontsluiting van Hillegommerdijk 49 via het parkeerterrein plaatsvindt.
2.26	Toelichting, paragraaf 4.3.1	Ter verduidelijking hoe omgegaan wordt met landschappelijke inpassing is de beschouwing aangevuld.
2.27	Toelichting, paragraaf 5.10	In paragraaf 5.10 is een nadere onderbouwing gegeven waarom de provinciale kernwaarden van het Ensemblegebied Haarlemmermeer niet worden aangetast.


Viewport A-A
LEGENDA
Plangebied
PIP HOV Ijsselmonde-Gelkennoot
Inrichtingselementen
Groen
Natuur
Verharding
Water
Ruimtebeslaginingen
Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
Leiding - OGS
Leiding - Gas
Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
Leiding - Riool
Waterkelder - Waterkering
Gebiedsaanduidingen
overige zone - specifieke zorin van natuur - NNN
overige zone - weigers niet toegestaan
Functieaanduidingen
specifieke vorm van groen - tuinzicht
specifieke vorm van verharder - brug
specifieke vorm van verharder - fietspad
specifieke vorm van verharder - parkeerterrein
specifieke vorm van verharder - tuinzicht
Figuren
hartlijn leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
hartlijn leiding - oc2
hartlijn leiding - gas
hartlijn leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
hartlijn leiding - riool
Provincie Noord - Holland
HOV Noordelijk-Schiphol
Tracé IJsselbrook
Provinciale inpassingsplan
Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Tracébesluit A16 Rotterdam
Tracébesluit A16 Rotterdam
Ontwerp
1 : 10
Ontwerp Tracébesluit
N. 2021-0027-HOV2-DR-C-0001-V02

LEGENDA

Plangebied

- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Enkelbestemmingen

- G — Groen
- N — Natuur
- V — Verkeer
- WA — Water

Dubbelbestemmingen

- L-BOV — Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
- L-CO2 — Leiding - CO2
- *L-G* — Leiding - Gas
- L-OND — Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
- *L-R* — Leiding - Riool
- *WS-WK* — Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

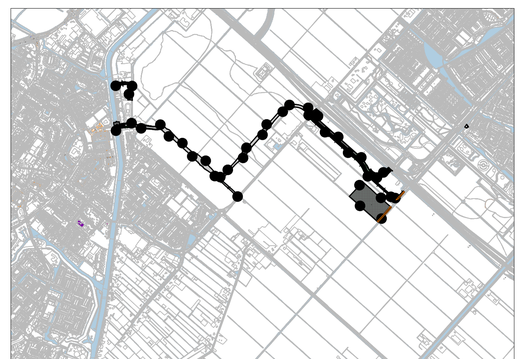
- overige zone - specifiek vorm van natuur - NNN
- overige zone - steigers niet toegestaan

Functieaanduidingen

- (sg-tal) — specifieke vorm van groen - talud
- (sv-bru) — specifieke vorm van verkeer - brug
- (sv-fie) — specifieke vorm van verkeer - fietspad
- (sv-par) — specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein
- (sv-tal) — specifieke vorm van verkeer - talud

Figuren

- hartlijn leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
- hartlijn leiding - co2
- hartlijn leiding - gas
- hartlijn leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
- hartlijn leiding - riool



0 10 20 30 40m
schaal 1:1000

versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
2.0					
1.0	Eerste uitgave	AH	RS	RS	23-04-2024

opdrachtgever
Provincie Noord - Holland

project
HOV Noordwijk-Schiphol
Tracé Lisserbroek

omschrijving
Provinciaal inpassingsplan

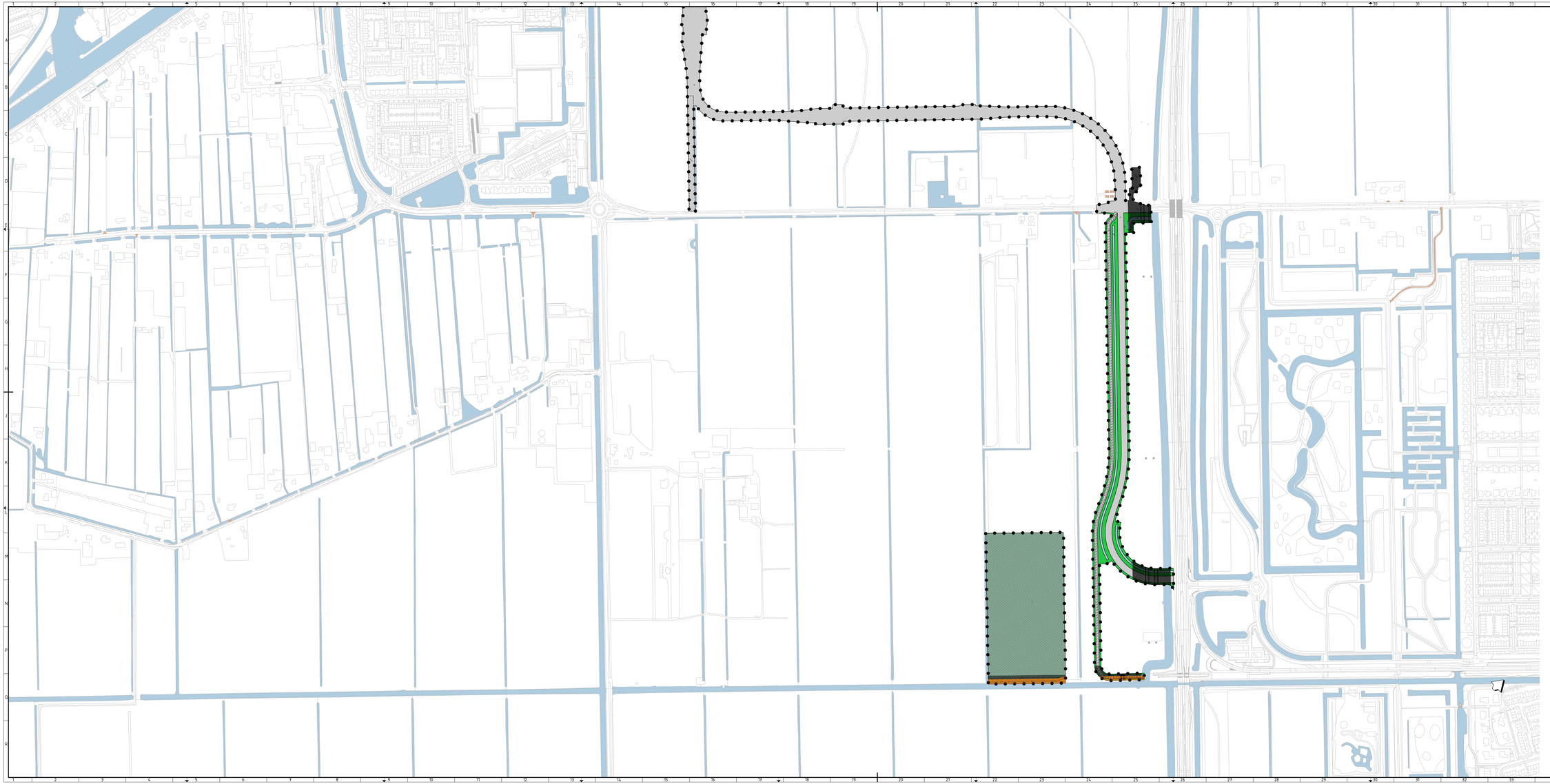
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

documentstatus: Definitief
documentversie: 1.0

formaat	schaal	fase	bladnr.	van
A0 841x2940	1:1000	Definitief	2	3

projectnummer / tekeningnummer
NL.IMRO.9927.PIPHOVLBNV-VG01

Plotdatum: C:\Users\RHS\Royal HaskoningDHV\Projecten\BW\BW-HOV - Documenten\GO\ACAD\LS (EXTERN)\PIP\HOV_SAMENVOEGEN.dwg



LEGENDA

Plangebied

- PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Enkelbestemmingen

- G Groen
- N Natuur
- V Verkeer
- WA Water

Dubbelbestemmingen

- L-BOV Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
- L-CO2 Leiding - CO2
- L-G Leiding - Gas
- L-ONG Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
- L-R Leiding - Riool
- -RCS-WPI- Waterstaat - Waterkering

Gebiedsaanduidingen

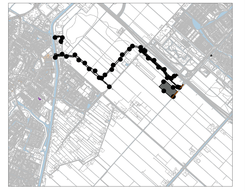
- overige zone - specifiek vorm van natuur - NNN
- overige zone - steigers niet toegestaan

Functieaanduidingen

- (bg-tal) specifieke vorm van groen - talud
- (bv-bru) specifieke vorm van verkeer - brug
- (bv-fie) specifieke vorm van verkeer - fietspad
- (bv-par) specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein
- (bv-tal) specifieke vorm van verkeer - talud

Figuren

- hartlijn leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding
- hartlijn leiding - co2
- hartlijn leiding - gas
- hartlijn leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding
- hartlijn leiding - riool



0 10 20 30 40 Km
In Feet 1:500

2.0					
1.0	Eerste uitgave				
Code	Omschrijving	Aan	Nie	Nie	2012-06-05
		gebouwd	gereviseerd	gevoerd	gesloten

Gebiedsgerichte:
Provincie Noord - Holland

Project:
HOV Noordwijk-Schiphol
Tracé Lisserbroek

Omschrijving:
Provinciaal inpassingsplan

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Vervoer & Planning

Bestemmingsplan:
Definitief
Bestemmingsplan:
1.0

Formaat	Schaal	Tekst	Bijlage	Lijst
A0 841x2940	1:1000	Definitief	3	3

Projectnummer:
NL IMRO 9927 PIPHOVLBNV-VG01

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Planregels

Documenttitel: Inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud
Planregels

Status: Vastgesteld

Datum: 23-04-2024

Projectnaam:
Projectnummer: BH5788

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland

Referentie:
Auteur(s): Ricardo Snijder

Collegiale toets:
Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: Thad van der Bruggen

Datum/paraaf vrijgave:

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Inhoudsopgave

Planregels 3

Hoofdstuk 1 Inleidende regels 5
Artikel 1 Begrippen 5
Artikel 2 Wijze van meten 7

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels 9
Artikel 3 Groen 9
Artikel 4 Natuur 10
Artikel 5 Verkeer 11
Artikel 6 Water 13
Artikel 7 Leiding - CO2 14
Artikel 8 Leiding - Gas 16
Artikel 9 Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding 18
Artikel 10 Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding 20
Artikel 11 Leiding - Riool 22
Artikel 12 Waterstaat - Waterkering 23

Hoofdstuk 3 Algemene regels 25
Artikel 13 Anti-dubbeltelregel 25
Artikel 14 Overige zone - steigers niet toegestaan 26
Artikel 15 Algemene afwijkingsregels 27
Artikel 16 Algemene wijzigingsregels 28
Artikel 17 Overige regels 29

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 31
Artikel 18 Overgangsrecht 31
Artikel 19 Slotregel 32

Bijlagen

Bijlage 1 Watercompensatie

Planregels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:
het inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud met identificatienummer NL.IMRO.9927.PIPHOVLBNV-VG01 van de Provincie Noord-Holland;

1.2 inpassingsplan:
de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 aanduiding:
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.4 aanduidingsgrens:
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.5 bebouwing:
één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

1.6 bestaand:
a. bestaande bouwwerken: bestaand ten tijde van de terinzagelegging van het inpassingsplan als ontwerp, dan wel mogen worden gebouwd krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning;
b. bestaand gebruik: bestaand ten tijde van het in werking treden van het inpassingsplan;

1.7 bestemmingsgrens:
de grens van een bestemmingsvlak;

1.8 bestemmingsvlak:
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.9 bouwen:
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.10 bouwvlak:
een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.11 bouwwerk:
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect, met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.12 compensatie:
de verplichtingen die voortkomen uit de aantasting en beïnvloeding van compensatieplichtige natuurgebieden (NNN-gebieden en Natura 2000-gebieden);

1.13 erf:
de oppervlakte van het bouwperceel, uitgezonderd de oppervlakte van het hoofdgebouw;

1.14 gebouw:
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden

omsloten ruimte vormt;

1.15 kunstwerk:
een civiel bouwwerk, waaronder zijn begrepen aquaducten, grondkerende constructies, bruggen, sluizen, tunnels en viaducten, alsook daarmee gelijk te stellen bouwwerken.

1.16 ligplaats:
de ruimte die door een woonboot, al dan niet met tussentijdse onderbrekingen, wordt ingenomen;

1.17 nutsvoorziening:
voorziening ten behoeve van het openbaar nut, zoals ten behoeve van de levering van elektriciteit, gas, drinkwater en telecommunicatiediensten, alsmede ten behoeve van riolering en afvalinzameling;

1.18 peil:
a. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;
b. voor een bouwwerk, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het terrein ter hoogte van die hoofdtoegang;
c. indien in, op of boven het water wordt gebouwd: de hoogte van het terrein ter plaatse van het meest nabijgelegen punt waar het water grenst aan het vaste land.

1.19 vaarhoogte:
de afstand tussen de onderkant van het brugdek en het peil;

1.20 waterhuishoudkundige voorzieningen:
voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede water aan- en/of afvoer, waterberging en waterkwaliteit;

1.21 werk:
een werk, geen gebouw of bouwwerk zijnde;

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 de bouwhoogte van een bouwwerk:
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

2.2 de oppervlakte van een bouwwerk:
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk;

2.3 vrije vaarhoogte:
de vrjie vaarhoogte wordt gemeten ten opzichte van de Maatgevende Hoogste Waterstand (MHW). MHW = -0,50 m NAP.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Groen

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. groen;
b. fiets- en voetpaden;
c. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
d. nutsvoorzieningen;
e. de voor 'specifieke vorm van groen - talud' aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor een talud.

met daaraan ondergeschikt:

f. in- en uitritten ten behoeve van aanliggende percelen;
g. uitingen van beeldende kunst.

3.2 Bouwregels

a. gebouwen zijn niet toegestaan;
b. voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat:
    1. overige bouwwerken niet hoger mogen zijn dan 6 meter.

Artikel 4 Natuur

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. natuur in de vorm van vochtig bos met productie en kruiden- en faunarijk landschap;
b. instandhouding, versterking en ontwikkeling van natuurlijke en landschappelijke waarden;

Met bijbehorende functies:

c. groenvoorzieningen;
d. water.

4.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

Toegestaan zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde met dien verstande dat:

a. de bouwhoogte van terreinafscheidingen niet meer mag bedragen dan 1,5 meter;
b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde niet meer mag bedragen dan 3 meter.

Artikel 5 Verkeer

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. een hoogwaardige openbaarvervoerbaan (HOV-baan), in de vorm van een busbaan, met dien verstande dat niet meer dan 1 x 2 rijstroken zijn toegesaan;
b. kunstwerken;
c. kruisingen met wegen, spoor, water en groenvoorzieningen;
d. fiets- en voetpaden, bermen en oversteekplaatsen;
e. halteplaatsen;
f. onderhoudspaden en -stroken;
g. tijdelijke werkterreinen;
h. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - fietspad' zijn uitsluitend fiets- en voetpaden toegestaan;
i. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - brug' mede bruggen zijn toegestaan;
j. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - parkeerterrein' aangewezen gronden bestemd zijn voor parkeervoorzieningen;
k. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - talud' aangewezen gronden mede zijn bestemd voor een talud.

met (de) daarbij behorende:
l. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
m. nutsvoorzieningen.

met daaraan ondergeschikt:

n. uitingen van beeldende kunst;
o. reclame-uitingen.

5.2 Bouwregels

a. gebouwen zijn niet toegestaan met uitzondering van bushokjes;
b. voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, geldt dat de hoogte van bouwwerken niet meer mag zijn dan 11 meter;
c. de vrije vaarhoogte bedraagt minimaal 1,25 meter.

5.3 Specifieke gebruiksregels

5.3.1 Voorwaardelijke verplichting compensatie NNN-gebied

De in lid 5.1 genoemde functies onder a, b, c, d en f zijn slechts toelaatbaar, indien:
a. ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'specifieke vorm van natuur - nnn' minimaal 11.448 m^2 vochtig bos met productie en minimaal 38.383 m^2 kruiden- en faunarijk landschap wordt aangelegd alsmede in stand worden gehouden;
b. de compensatie uiterlijk twee jaar na de feitelijke start van de aanleg van de busbaan gerealiseerd wordt.

5.3.2 Voorwaardelijke verplichting watercompensatie

De in lid 5.1 genoemde functies onder a, b, c, d en f zijn slechts toelaatbaar, indien:
a. de toename aan verhard oppervlak als gevolg van de aanleg van de genoemde functies in lid 5.1 onder a, b, c, d en f wordt gecompenseerd met oppervlaktewater binnen de bestemming Groen, Water of ter plaatse van de in bijlage 1 met rood omkaderde gebied;
b. de compensatie staat gelijk aan 15% van de toename aan het verharde oppervlak ter plaatse van hetzelfde peilvak;
c. te dempen oppervlaktewater dient 100% gecompenseerd te worden ter plaatse van hetzelfde

peilvak;

d. deze compensatie dient voorafgaand aan het aanleggen van de verharding voor de HOV-verbinding te zijn gerealiseerd en in stand gehouden te worden.

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
a. water;
b. waterhuishoudkundige voorzieningen;

met daarbij behorend(e):
c. verhardingen;
d. groen;
e. nutsvoorzieningen;

met daaraan ondergeschikt:
f. natuurbeheer.

6.2 Bouwregels

a. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.
b. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer zijn dan 6 meter.

6.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend het gebruik voor:

a. ligplaatsen voor woonschepen;
b. opslag, behoudens tijdelijke opslag voortkomend uit het onderhoud en/ of gebruik in overeenstemming met de bestemming van de betrokken gronden en bouwwerken.

Artikel 7 Leiding - CO2

7.1 Bestemmingsomschrijving

De als' Leiding - CO2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor:

a. plaatse van de figuur 'hartlijn leiding - co' een ondergrondse leiding voor het transport van CO2 met een druk van ten hoogste 22 bar;
b. met de daarbij behorende belemmeringenstrook.

7.2 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

- ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

7.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

7.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.4.1 Algemeen

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Leiding - CO2' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
f. het permanent opslaan van goederen.

7.4.2 Uitzondering

Het verbod is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die reeds in uitvoering zijn op het van kracht worden van het plan;
b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
c. welke graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten vormen;
d. welke mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende omgevingsvergunning.

7.4.3 Voorwaarden

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzamheden niet strijdig zijn met de veiligheid van leidingen en van de bijbehorende belemmeringenstrook en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant.

Artikel 8 Leiding - Gas

8.1 Bestemmingsomschrijving

De als 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor:

a. ter plaatse van de figuur 'hartlijn leiding – gas' een ondergronde leiding voor het transport van gas met een druk van ten hoogste 40 bar;
b. met de daarbij behorende belemmeringenstrook.

8.2 Voorrangsbepaling

De regels van deze dubbelbestemming gelden primair ten opzichte van de regels van iedere andere bestemming, waarmee deze dubbelbestemming samenvalt.

8.3 Bouwregels

Voor het bouwen gelden de volgende regels:

a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken worden gebouwd met een bouwhoogte van niet meer dan 3 meter en een oppervlakte van niet meer dan 10 m²;
b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

8.4 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

8.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.5.1 Algemeen

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Leiding-Gas' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanbrengen of rooien van diepwortelende beplantingen en bomen;
b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
c. het indrijven van voorwerpen in de bodem, zoals lichtmasten, wegwijzers en ander straatmeubilair;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

8.5.2 Uitzondering

Het verbod is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die reeds in uitvoering zijn op het van kracht worden van het plan;
b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
c. zijnde graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling bovengrondse en ondergrondse netten en netwerken;
d. welke mogen worden uitgevoerd krachtens een verleende omgevingsvergunning.

8.5.3 Voorwaarden

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzaamheden de belangen van de leiding niet schaden.

8.5.4 Advies

Alvorens te beslissen op een aanvraag omgevingsvergunning, als bedoeld in 8.5.1, wint het bevoegd gezag schriftelijk advies in bij de leidingbeheerder omtrent de vraag of door de voorgenomen werken of werkzaamheden de belangen van de leiding niet worden geschaad en welke voorwaarden gesteld dienen te worden om eventuele schade te voorkomen.

Artikel 9 Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Ondergrondse hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

a. een ondergrondse 150 kV hoogspanningsverbinding met de daarbij behorende belemmeringenstrook.

met daarbij behorende:
b. toegangswegen;
c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel voor de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Algemeen

1. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde, mag ten hoogste 2 meter bedragen.
2. Op of in deze gronden mag uitsluitend ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemming(en) - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte en de bouwhoogte niet worden vergroot en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

9.3 Afwijken van de bouwregels

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 9.2.1, indien de belangen en de veiligheid van de betrokken hoogspanningsverbinding niet worden geschaad en nadat de leidingbeheerder gedurende drie weken in de gelegenheid is gesteld schriftelijk advies uit te brengen.

9.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

9.4.1 Algemeen

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist:

a. het aanbrengen en/of rooien van diepwortelende beplanting en bomen, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld;
b. het wijzigen van het maaiveldniveau door ontgronding of ophoging of andere graafwerkzaamheden;
c. het indrijven van voorwerpen in de bodem, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren en aanleggen van drainage, dieper dan 0,80 meter onder maaiveld;
e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil;
f. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen;
g. het aanleggen van wegen, paden en parkeergelegenheden en het aanbrengen van andere niet opneembare oppervlakteverhardingen;
h. het aanleggen en/of slopen van opstallen, ondergrondse constructies, straatmeubilair, installaties, of apparatuur anders dan ten dienste van deze in artikel 9.1 omschreven bestemming;
i. het aanleggen van zonnepanelen.

9.4.2 Uitzondering

Het bepaalde in lid 9.4.1 is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die verband houden met de aanleg van de hoogspanningsverbinding;
b. die reeds in uitvoering zijn op het moment van het van kracht worden van het plan;
c. die het normale onderhoud ten aanzien van de verbinding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen.

9.4.3 Voorwaarden

De omgevingsvergunnign als bedoeld in 9.4.1 kan worden verleend:
a. indien de betreffende werken en/of werkzaamheden niet strijdig zijn met de belangen en de veiligheid van de verbinding. Bij die afweging wordt de diepte waarop de kabel ligt mede betrokken.
b. nadat de leidingbeheerder gedurende drie weken in de gelegenheid is gesteld schriftelijk advies uit te brengen

Artikel 10 Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Bovengrondse hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

a. een gecombineerde bovengrondse 380 kV/150 kV hoogspanningsverbinding;

met daarbij behorende:
b. toegangswegen;
c. bouwwerken.

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel voor de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

10.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende regels:
a. op de gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten behoeve van de hoogspanningsverbinding worden gebouwd die voldoen aan de volgende criteria:
    1. de bouwhoogte van een hoogspanningsmast mag ten hoogste de ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte' aangegeven hoogte bedragen;
    2. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen en geen overkappingen zijnde, mag ten hoogste 2 m bedragen;
b. ten behoeve van de andere daar voorkomende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte en bouwhoogte niet worden vergroot en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

10.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en), indien de belangen en de veiligheid van de betrokken hoogspanningsverbinding niet worden geschaad en de leidingbeheerder gedurende drie weken in de gelegenheid is gesteld schriftelijk advies uit te brengen.

10.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

10.4.1 Algemeen

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist:
a. het aanbrengen en/of rooien van opgaande beplanting en bomen;
b. het wijzigen van maaiveld- of weghoogte niveau door ontgronding, ophoging of andere graafwerkzaamheden;
c. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van (reeds bestaande) watergangen, alsmede het verhogen of verlagen van het waterpeil;
d. het opslaan van goederen, (brandbare)stoffen en/of materialen;
e. het aanleggen en/of slopen van bovengrondse opstallen, constructies, straatmeubilair, installaties of apparatuur anders dan ten dienste van deze in artikel 10.1 omschreven bestemming;
f. het aanleggen, verbreden, of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheden;
g. het aanleggen van zonneparken.

10.4.2 Uitzondering

Het bepaalde in sublid 10.4.1 is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die verband houden met de aanleg van de hoogspanningsverbinding;
b. die reeds in uitvoering zijn op het moment van het van kracht worden van het plan;
c. die het normale onderhoud ten aanzien van de verbinding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen.

10.4.3 Voorwaarden

De genoemde vergunning in sublid 10.4.1 kan niet eerder worden verleend dan nadat de leidingbeheerder gedurende drie weken in de gelegenheid is gesteld schriftelijk advies uit te brengen dan wel zoveel eerder als het advies is uitgebracht.

Artikel 11 Leiding - Riool

11.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), tevens bestemd voor:

a. ter plaatse van de figuur ‘hartlijn leiding – riool' een ondergrondse leiding voor het riool;
b. met de daarbij behorende belemmeringenstrook.

11.2 Bouwregels

Ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

11.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien de veiligheid van de betrokken leiding niet wordt geschaad en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de betrokken leidingexploitant. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen kwetsbare objecten worden toegelaten.

11.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

11.4.1 Algemeen

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming ‘Leiding- Riool’ zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
f. het permanent opslaan van goederen.

11.4.2 Uitzondering

Het verbod is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die reeds in uitvoering zijn op het van kracht worden van het plan;
b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
c. welke graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten vormen.

11.4.3 Voorwaarden

Een omgevingsvergunning als bedoeld in sublid 11.4.1 voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien de betreffende werken en/of werkzaamheden niet strijdig zijn met de veiligheid van de leiding en van de bijbehorende belemmeringsstrook.

Artikel 12 Waterstaat - Waterkering

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, naast het bepaalde in de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor:

a. de aanleg, de verbetering en het onderhoud van de waterkeringen;

met daaraan ondergeschikt:
b. dijken en kaden;
c. wegen en paden;
d. parkeervoorzieningen;

met (de) daarbij behorende:
e. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

12.2 Bouwregels

12.2.1 Algemeen

1. In afwijking van het bepaalde bij de basisbestemmingen en de andere dubbelbestemmingen mag op deze gronden niet anders worden gebouwd dan ten behoeve van de dubbelbestemming waterstaatsdoeleinden waterkering.
2. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen ten behoeve van de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering worden gebouwd.

12.2.2 Bouwwerken, geen gebouw zijnde
Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering gelden de volgende regels:
a. de hoogte van erf- en terreinafscheidingen mag niet meer zijn dan 1 meter bedragen;
b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 5 meter bedragen

12.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van de bouwregels voor het bouwen overeenkomstig de andere daar voorkomende bestemming(en) indien daartegen uit oogpunt van waterbeheersing en onderhoud geen bezwaar bestaat en vooraf schriftelijk advies is ingewonnen bij de waterbeheerder.

12.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

12.4.1 Algemeen
Het is verboden op of in de gronden met de bestemming ‘Waterstaat-Waterkering' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of de volgende werkzaamheden uit te voeren:
a. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen;
b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;
d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;

f. het permanent opslaan van goederen.

12.4.2 Uitzondering

Het verbod is niet van toepassing op werken en/of werkzaamheden:

a. die reeds in uitvoering zijn op het van kracht worden van het plan;
b. die het normale onderhoud ten aanzien van de leiding en belemmeringenstrook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
c. welke graafwerkzaamheden als bedoeld in de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten vormen.

12.4.3 Voorwaarden

Een omgevingsvergunning als bedoeld in sublid 12.4.1 voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden kan worden verleend indien:

a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de waterkering;
b. voorafgaand overleg heeft plaatsgevonden met de beheerder van de betreffende watergang en waterkering.

12.5 Specifieke gebruiksregels

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend een gebruik ten behoeve van een basisbestemming of andere dubbelbestemming, waardoor een onevenredige afbreuk aan de waterstaatsbelangen wordt gedaan.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 13 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 14 Overige zone - steigers niet toegestaan

14.1 Bestemmingsomschrijving

Ter plaatse van de aanduiding ‘overige zone – steigers niet toegestaan’ gelden, in afwijking van en in aanvulling op de ter plaatse geldende bestemming, de volgende bouw- en gebruiksregels voor steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen.

14.2 Bouwregels

a. er zijn geen steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen voor particulier gebruik toegestaan;
b. ten behoeve van de doorvaart of geleiding van de scheepvaart mogen meerpalen en aanmeervoorzieningen worden gebouwd;
c. er zijn geen steigers, aanmeervoorzieningen en meerpalen voor bedrijfsdoeleinden toegestaan;

14.3 Gebruiksregels

Als strijdig gebruik wordt in ieder geval aangemerkt het innemen van een ligplaats met een vaartuig, waarbij ter plaatse sprake is van horeca-activiteiten, of met een vaartuig dat gebruikt wordt ten behoeve van een seksinrichting of prostitutie.

Artikel 15 Algemene afwijkingsregels

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde op de verbeelding en in deze regels voor:

a. het afwijken met niet meer dan 10% van de in dit inpassingsplan aangegeven percentages, maten en oppervlakten met uitzondering van oppervlaktes genoemd in 5.3.1 en 5.3.2;
b. het in geringe mate aanpassen van het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling, indien de verkeersveiligheid en/of - intensiteit daartoe aanleiding geven;
c. het in geringe mate afwijken tot ten hoogste 2 m van een bouwgrens, mits dit nodig is om het plan aan te passen vanwege een blijkbaar meetverschil tussen werkelijke toestand van het terrein en de verbeelding;
d. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 10 m;
e. het verhogen van de maximale (bouw)hoogte van gebouwen met maximaal 25% ten behoeve van plaatselijke verhogingen, zoals schoorstenen, luchtkokers, liftkokers en lichtkappen, mits de totale oppervlakte van vergrotingen op dat gebouw niet meer is dan 50% van de oppervlakte van de bovenste verdiepingsvloer;
f. de bestemmingsbepalingen ten aanzien van de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van civiele kunstwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot niet meer dan 40 m.

Artikel 16 Algemene wijzigingsregels

16.1 Overschrijding bestemmingsgrenzen

Burgemeester en wethouders kunnen de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein. De overschrijdingen mogen echter ten hoogste 3 meter zijn en het bestemmingsvlak mag met ten hoogste 10% worden vergroot.

Artikel 17 Overige regels

In afwijking van artikel 3.26 lid 5 van de Wet op de ruimtelijke ordening is de gemeenteraad van Haarlemmermeer bevoegd voor de betrokken gronden een bestemmingsplan vast te stellen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 18 Overgangsrecht

18.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan legaal aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een bouwvergunning, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de bouwvergunning wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan.

b. Het bevoegd gezag kan eenmalig ontheffing verlenen van het eerste lid voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in het eerste lid met maximaal 10 %.

c. Het eerste lid is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

18.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat legaal bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het eerste lid, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

c. Indien het gebruik, bedoeld in het eerste lid, na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Het eerste lid is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

18.3 Hardheidsclausule

Voor zover toepassing van het overgangsrecht bouwwerken of gebruik leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard jegens een of meer natuurlijke personen kan het bevoegd gezag ten behoeve van die persoon of personen van dat overgangsrecht ontheffing verlenen.

Artikel 19 Slotregel

19.1 Citeertitel

Deze regels worden aangehaald als:
Regels van het inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud.



0 50 100 150 200m

schaal 1:5000

versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum
2.0					
1.0	Eerste uitgave	AH	RS	RS	10-04-2024

opdrachtgever
Provincie Noord - Holland

project
Watercompensatie

omschrijving
Bijlage bij regels watercompensatie

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

documentstatus: Definitief
documentversie: 1.0

formaat	schaal	fase	bladnr.	van	projectnummer / tekeningnummer
A3	1:5000	Definitief	1	1	BH5788-RHD-ZZ-XX-DR-C-2001

Filename : C:\Users\904021\Royal HaskoningDHV\Project-BH5788-PNH-HOV - Documents\CDE\ACAD\10 IMRO\06 Kader\BH5788-RHD-ZZ-XX-DR-C-2001-Watercompensatie.dwg

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Toelichting

Documenttitel: Inpassingsplan PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud
Toelichting

Status: Vastgesteld

Datum: 23-04-2024

Projectnaam:
Projectnummer: BH5788

Opdrachtgever: Provincie Noord-Holland

Referentie:
Auteur(s): Ricardo Snijder

Collegiale toets:
Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: Thad van der Bruggen

Datum/paraaf vrijgave:

PIP HOV Lisserbroek-Getsewoud

Inhoudsopgave

Toelichting 5

Hoofdstuk 1 Inleiding 7
1.1 Aanleiding en doel 7
1.1.1 Aanleiding 7
1.1.2 Doelstelling 9
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 9
1.3 Planologische inpassing 10
1.3.1 Vigerende bestemmingsplannen 10
1.3.2 Een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) 11
1.4 Leeswijzer 12

Hoofdstuk 2 Huidige situatie 13
2.1 Huidige situatie 13

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving 17
3.1 Doelstellingen en uitgangspunten 17
3.2 Ontwikkelingen in deelprojectgebieden 17

Hoofdstuk 4 Beleidskader 25
4.1 Rijksbeleid 25
4.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 25
4.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI) 25
4.2 Provinciaal beleid 27
4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 27
4.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 28
4.2.3 Regionaal OV-toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland 30
4.3 Regionaal beleid 31
4.3.1 Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) 31
4.4 Gemeentelijk beleid 31
4.4.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 31
4.4.2 Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040 33
4.4.3 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer 35
4.4.4 Visie Ringdijk en Ringvaart 36
4.4.5 Beeldkwaliteitsplan 'De verbindende ring' 37
4.4.6 Visie polderlinten Haarlemmermeer en beeldkwaliteitsplan voor de erven 38
4.5 Eindconclusie beleidskader 39

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten 41
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.) 41
5.2 Bedrijven en milieuzonering 42
5.3 Verkeer en parkeren 42
5.4 Luchtkwaliteit 46
5.5 Geluidhinder 49
5.6 Externe veiligheid 53
5.7 Bodemkwaliteit 54
5.8 Water 55
5.9 Ecologie 61
5.9.1 Gebiedsbescherming 61
5.9.2 Soortenbescherming 70
5.10 Archeologie en cultuurhistorie 74
5.11 Ontplofbare oorlogsresten 79

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet 81
6.1 Standaard en plansystematiek 81
6.2 Toelichting op de regels 81

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid 83
7.1 Economische uitvoerbaarheid 83
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 83

Bijlagen

Bijlage 1 Parkeertelling

Bijlage 2 Onderzoek luchtkwaliteit

Bijlage 3 Geluidsonderzoek

Bijlage 4 Vooronderzoek bodem

Bijlage 5 Watertoets

Bijlage 6 Watercompensatieplan

Bijlage 7 Natuurtoets

Bijlage 8 NNN compensatieplan

Bijlage 9 Nader ecologisch onderzoek

Bijlage 10 Stikstofonderzoek

Bijlage 11 Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

1.1.1 Aanleiding

In 2014 hebben de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland een bestuursovereenkomst gesloten om de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol te realiseren.

Dit planvoornemen was een resultaat van de studie naar de verbetering van de verkeersafwikkeling in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland. De HOV-verbinding maakt daarmee onderdeel uit van het verbeteren van deze verkeersafwikkeling in de grensstreek. In figuur 1-1 is de ligging van de gehele HOV Noordwijk-Schiphol te zien. Het plangebied is daarbij met benadering groen omcirkeld. Ook is op de onderstaande figuur het eindbeeld ingetekend langs Nieuw-Vennep West en Zuidrand.



Figuur 1-1: Het HOV-tracé tussen Noordwijk en Schiphol inclusief weergave provinciegrens. Het plangebied (tracé in studie) is bij benadering groen omcirkeld.

Bereikbaarheid van de regio

Het gebied van de beide provincies Noord-Holland en Zuid-Holland kent een grote economische dynamiek. Dit komt onder andere door de aanwezigheid van de Mainport Schiphol, de Greenports Aalsmeer en Duin- en Bollenstreek. Daarmee is dit gebied van groot economisch belang voor heel Nederland. Een goed en betrouwbaar verkeerssysteem is dan ook essentieel. In 2016 heeft Royal HaskoningDHV een 'probleemanalyse bereikbaarheid' opgesteld voor de grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland. Hiermee is de huidige situatie van het verkeersnetwerk in de regio nauwkeurig in kaart gebracht.

Groeiende inwoners met groeiende druk op bereikbaarheid

In de periode van 1990 tot 2015 is de gemeente Haarlemmermeer met meer dan 50% gegroeid, zowel op het gebied van inwoneraantal als op het gebied van arbeidsplaatsen. Ook de invloedsgebieden Katwijk en Teylingen zijn in omvang gegroeid. Nieuwe bouwlocaties zijn met name in deze gemeenten voorzien. De werkgelegenheid is in de periode van 1995 tot 2013 gegroeid met meer dan 70%.

Richting 2030 is de verwachting dat het aantal arbeidsplaatsen in de Duin- en Bollenstreek gaat dalen, terwijl het aantal inwoners zal gaan groeien. Zo blijkt uit cijfers van het regionaal verkeersprognosemodel van de Metropoolregio Amsterdam. Dit betekent dat inwoners uit deze omgeving voor werk buiten de eigen regio moeten zijn. Deze ontwikkeling zal voor meer woon- en werkverkeer over langere afstanden

gaan zorgen. Ook voor Zuid-Kennemerland geldt dat de uitgaande pendel zal gaan toenemen. De oorzaak hiervan is dat de bevolking hier harder groeit dan het aantal arbeidsplaatsen en de hoogopgeleide bevolking voor een groot deel buiten de regio werken.

Toenemende verkeersrelaties met Haarlemmermeer
Als gevolg van de bovengenoemde ontwikkelingen zijn de verkeersrelaties in deze regio momenteel flink toegenomen. Door de aanhoudende groei van het aantal inwoners en het toenemende woon- en werkverkeer over langere afstanden zal de druk op de bereikbaarheid van de regio verder toenemen. Door deze huidige ontwikkelingen in met name Haarlemmermeer en Schiphol zal de hoeveelheid verkeer tussen de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland en oostelijk gelegen bestemmingen verder intensiveren.

Weinig ontwikkelingen van bestaand en nieuw wegennet
De afgelopen jaren is er nauwelijks nieuwe weginfrastructuur aangelegd tussen de Haarlemmermeer en de Duin- en Bollenstreek. In de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland is daarnaast ook geen grootschalige infrastructuur toegevoegd. Dit terwijl de druk op de huidige bereikbaarheid erg groot is en deze alleen maar verder zal toenemen.

Grote druk op de bereikbaarheid
Uit analyses met de bereikbaarheidsindicator is tijdens de studie geconcludeerd dat de Duin- en Bollenstreek en Zuid-Kennemerland in de huidige tijd kampen met bereikbaarheidsproblemen. Op basis van de verschillen tussen de analyse met de bereikbaarheidsindicator en de analyse van de reistijd kan geconcludeerd worden dat de oorzaak van de verslechterde bereikbaarheid van de Duin-en Bollenstreek en het zuidelijk deel van Zuid-Kennemerland in de verkeersstructuur ligt. Deze verkeersstructuur behoeft verbetering.

Adviezen op basis van de huidige situatie en bereikbaarheid
Uit de studie zijn een aantal adviezen voortgekomen om de huidige verkeerssituatie in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland te kunnen verbeteren. Hieronder is een opsomming gemaakt van een aantal van deze adviezen, namelijk:

- Het slechten van de Ringvaart als barrière tussen de Bollenstreek en Haarlemmermeer;
- Het garanderen van voldoende capaciteit op de hoofdwegen in Haarlemmermeer;
- Het ontsluiten van de bouwontwikkelingen in de Westflank van Haarlemmermeer;
- Het opwaarderen van het OV-aanbod op groeimarkten.

Noodzaak en maatregelen
In de 'Bereikbaarheidsstudie Grensstreek Noord-Holland en Zuid-Holland' uit 2016 zijn verbeteringen in infrastructuur voor zowel autoverkeer als het openbaar vervoer in samenhang onderzocht. Uit deze studie is ten aanzien van het openbaar vervoer de HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol als maatregel naar voren gekomen met als doel het verbeteren van de regionale bereikbaarheid met openbaar vervoer. Deze aanleg is een gezamenlijke ambitie geworden van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Lisse, Noordwijk, Haarlemmermeer en Teylingen, de Vervoerregio Amsterdam en Samenwerkingsverband Holland Rijnland. Zij zien de noodzaak dat bij een steeds toenemende verkeersdruk een aantrekkelijk en efficiënt openbaar vervoer tot stand moet worden gebracht. Ook de bereikbaarheid van het noordelijk deel van de Duin- en Bollenstreek staat momenteel onder druk door het ontbreken van regionale oost-west verbindingen. Ook de aanwezigheid van barrières in noord-zuid richting zorgen voor een extra druk op de bereikbaarheid. De Ringvaart is een van deze barrières. De HOV-verbinding met de brug over de Ringvaart zal dan ook positief bijdragen aan de bereikbaarheid van de provincies en betekent voor reizigers dat de bus vaker, sneller en betrouwbaarder zal rijden en de afstanden korter maakt.

Realisatie
Om deze busverbinding mogelijk te maken hebben alle betrokken partijen (zoals benoemd in de aanleiding) in 2013 een bestuursovereenkomst ondertekend. Het realiseren van een snelle busverbinding tussen Noordwijk - Sassenheim - Lisse en Schiphol is opgenomen in het Deltaplan Bereikbaarheid van de gemeente Haarlemmermeer, waarmee de raad op 26 januari 2012 heeft ingestemd. De busverbinding maakt daarnaast deel uit van het door het Rijk bekostigde Actieprogramma Regionaal Openbaar

Vervoer.

1.1.2 Doelstelling

De HOV-verbinding heeft als doel om de huidige buslijnen op te waarderen. De HOV-verbinding is onderdeel van het R-Net systeem. Dit is een samenwerkingsproject van overheden en vervoerders in de Randstad op het gebied van 'hoogwaardig openbaar vervoer'. Dit systeem staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad. Met het voorliggende planvoornemen wordt een snellere verbinding gecreëerd in de grensstreek van de beide provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Ook ontstaat er een aanzienlijk snellere verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep door het wegnemen van een belangrijke barrière met de komst van een brug over de Ringvaart.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is gekozen voor een Hoogwaardige Openbaar Vervoer verbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor komt er een betere, snellere en frequente busverbinding op het traject tussen Noordwijk en Schiphol. Dit inpassingsplan gaat echter alleen over het tracégedeelte op grond van de provincie Noord-Holland ter plaatse van Lisserbroek en Nieuw-Vennep.

HOV-baan inclusief brug over de Ringvaart

De realisatie van de HOV-verbinding in Noord-Holland omvat een pakket aan maatregelen. Hieronder valt het realiseren van een brug over de Ringvaart tussen Lisse (Zuid-Holland) en Lisserbroek (Noord-Holland). Nadat de bus de Ringvaart is overgestoken vervolgt de route zich in de richting van de Lisserweg, waaraan de HOV-verbinding parallel loopt op zo'n 200 meter ten noordoosten ervan. De HOV-verbinding vervolgt haar weg richting de IJweg. Ook aan deze weg loopt het traject parallel op zo'n 200 meter afstand, echter ten noordwesten daarvan. Voordat het tracé de N207 kruist, buigt de route af en loopt het traject parallel aan de N207 op circa 60 à 70 meter afstand van het Hoogspannings-tracé (HS-tracé). Uiteindelijk vindt de HOV-verbinding aansluiting op de N207 ter hoogte van de P+R Getsewoud in Nieuw-Vennep. In de onderstaande figuur 1-2 is het gehele tracé in Noord-Holland schematisch weergegeven.



Figuur 1-2: Schematische weergave van het HOV-tracégedeelte binnen de grenzen van de provincie Noord-Holland

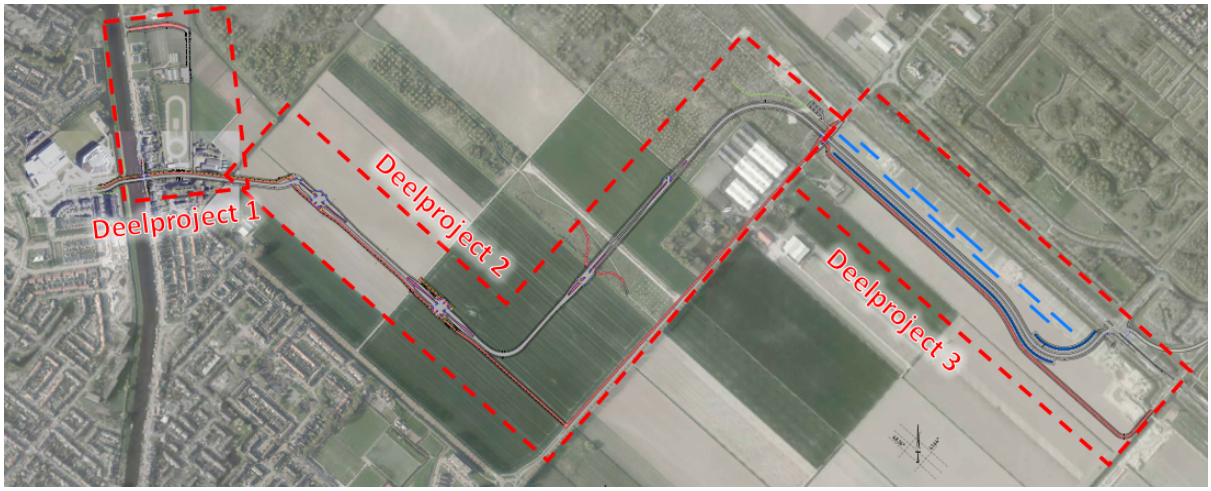
Een afzonderlijk doorfietspad

Binnen het plan van het te realiseren HOV-tracé wordt er ook voorzien in de aanleg van een afzonderlijke doorfietsroute. Er is steeds meer aandacht voor goede en veilige regionale fietsverbindingen in Nederland. In de gemeente Haarlemmermeer worden verschillende doorfietsroutes ontwikkeld om in deze duurzame manier van vervoer te kunnen voorzien. Ook in de bestuursovereenkomst uit 2014 is de ambitie uitgesproken om voor het traject tussen Lisse en Nieuw-Vennep een aansluitende doorfietsroute te realiseren. Deze doorfietsroute is daarom opgenomen in het voorliggende plan langs de geheel te ontwikkelen HOV-baan. De doorfietsroute sluit in het noorden aan op de bestaande fietstunnel onder de N207 en krijgt ook een aparte aansluiting tussen de busbaan en de IJweg. De brug over de Ringvaart wordt voorzien van zowel een afzonderlijk fiets- als afzonderlijk voetpad. Dit afzonderlijke voetpad wordt naast het doorfietspad doorgetrokken vanaf de brug over de Ringvaart.

Het plangebied van het tracé in Noord-Holland is opgedeeld in drie deelprojecten, namelijk:

Deelproject 1: De brug over de Ringvaart met de dijkzone.
Deelproject 2: De gebiedsontwikkelingslocatie Lisserbroek-Noord.
Deelproject 3: De route tussen de IJweg en de P+R locatie Getsewoud.

In de onderstaande figuur 1-3 zijn de drie verschillende deelprojecten weergegeven. In hoofdstuk 3 de planomschrijving worden de deelprojecten nader toegelicht.



Figuur 1-3: HOV-tracégedeelte provincie Noord-Holland opgeknipt in 3 deelgebieden

In het plangebied van het deel binnen de grenzen van Noord-Holland beslaat het ruimtebeslag uit een busbaan, inclusief bijbehorende halteplaatsen, doorfietspad, recreatief voetpad, waterwegen, bermen en afrastering, en de compensatie van natuur. Dit voetpad wordt doorgetrokken vanaf de brug over de Ringvaart langs de busbaan naar de geplande woningbouwontwikkeling Lisserbroek-Noord.

1.3 Planologische inpassing

1.3.1 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het plangebied van het HOV-tracé in Noord-Holland gelden diverse ruimtelijke plannen. In de onderstaande tabellen zijn deze ruimtelijke plannen weergegeven.

Tabel 1-1: Een overzicht van de geldende bestemmingsplannen binnen het projectgebied

Bestemmingsplan	Datum vaststelling	Gemeente
Buitengebied Zuid	Vastgesteld op 4 juli 2014	Haarlemmermeer
Lisserbroek	Vastgesteld op 24 juli 2013	Haarlemmermeer
Ringvaart	Vastgesteld op 26 januari 2017	Haarlemmermeer
Bestemmingsplan N207	Vastgesteld op 3 februari 2012	Haarlemmermeer

Tabel 1-2: Een overzicht van de geldende overige plannen binnen het projectgebied

Bestemmingsplan	Datum vaststelling	Gemeente

Paraplubestemmingsplan Wonen	10 november 2020	Haarlemmermeer
Paraplubestemmingsplan Parkeerregels	4 oktober 2018	Haarlemmermeer
Voorbereidingsbesluit Biomassacentrales 2021	5 november 2020	Haarlemmermeer
Rijksinpassingsplan Randstad 380kv verbinding Beverwijk-Zoetermeer	3 september 2012	Randstad (vastgesteld door de Miniser van Economische Zaken, Landbouw en de Minister van Infrastructuur en Milieu)

Planologische inpassing
Het realiseren van een busbaan past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen Lisserbroek en Buitengebied Zuid. Dit wordt veroorzaakt doordat op enkele voorkomende bestemmingen geen wegen voor gemotoriseerd verkeer zijn toegestaan. Deze strijdigheid wordt opgelost met het voorliggende provinciale inpassingsplan. Verder valt een deel van dit HOV-traject op grondgebied van de provincie Zuid-Holland, ter plaatse van de aanlanding van de brug en de aansluiting op de Sportlaan in Lisse. Daar geldt bestemmingsplan 'De waterkanten' (vastgesteld 28 februari 2013). Ook daar is het plan strijdig met het bestemmingsplan. Er is daarom afgesproken dat de gemeente Lisse een aparte procedure zal doorlopen om dat deel van het tracé planologisch mogelijk te maken.

1.3.2 Een Provinciaal Inpassingsplan (PIP)
In veel gevallen zorgt de gemeente ervoor dat een bestemmingsplan wordt opgesteld voor haar grondgebied, echter kunnen ook provincies hier het initiatief voor nemen. Een dergelijk bestemmingsplan wordt een 'Provinciaal Inpassingsplan' (PIP) genoemd. De provincie kan een PIP vaststellen in het geval dat de provincie hier belang bij heeft of als een plan gemeente overstijgend is. Er is daarom voor gekozen om de HOV-verbinding met een PIP planologisch mogelijk te maken. De Crisis- en herstelwet is van toepassing op de HOV-verbinding Noordwijk - Schiphol. Die geldt namelijk voor alle besluiten over de ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten van provinciaal belang.

Provinciaal belang
Een provinciaal inpassingsplan kan worden vastgesteld wanneer er sprake is van provinciaal belang. Ook in het kader van de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol is er sprake van meerdere provinciale belangen. Deze belangen staan onderstaand opgesomd:

- Een goede bereikbaarheid en doorstroming voor de regio:

Door de komst van de HOV-verbinding zullen er tussen Noordwijk en Schiphol bussen gaan rijden die betrouwbaar, snel en comfortabel zijn en met een hoge frequentie rijden. Ook hoeft de bus in de toekomst niet meer om te rijden via de N207, maar kan de bus gebruik maken van de verbinding over de Ringvaart. De ontwikkeling is hiermee een impuls op het gebied van zowel bereikbaarheid als doorstroming voor de gehele regio.

- Er zijn afspraken gemaakt in de Stuurgroep over de realisatie

De Stuurgroep bestaat uit alle bestuurders van de samenwerkingspartners omtrent de realisatie van de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol. De samenwerkingspartners van de Stuurgroep bestaan uit de betrokken gemeenten, het samenwerkingsorgaan regio Holland Rijnland, de provincie Noord-Holland, de provincie Zuid-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Op 14 maart 2014 hebben de bestuurders van deze samenwerkingspartners afgesproken om de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol te realiseren. Op basis van de gesignaleerde provinciale belangen van een goede bereikbaarheid en doorstroming, is in de Stuurgroep afgesproken dat de provincie Noord-Holland de brug over de Ringvaart en het tracé in Haarlemmermeer realiseert.

- De provincie Noord-Holland draagt bij aan de financiering

De provincie Noord-Holland zal zorgen voor een financiële bijdrage aan het te ontwikkelen HOV-tracé. De reserveringskosten van het maatregelenpakket voor het gehele tracé bedragen in totaal 53,8 miljoen euro. Deze reserveringen zijn ingeschat bij het opstellen van de bestuursovereenkomst. Hiervan is voor het realiseren van het tracégedeelte op Noord-Hollands grondgebied een bedrag van 15,8 miljoen euro gereserveerd. Dit wordt gezamenlijk gefinancierd door de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. De gemeente Haarlemmermeer levert aan dit maatregelenpakket geen financiële bijdrage. Uitzondering hierop is het fietspad, welke onderdeel uitmaakt van de brug over de Ringvaart, en het voetpad in de dijkzone. Daar zijn aparte afspraken over gemaakt en draagt de gemeente Haarlemmermeer wel financieel aan bij.

Horen van de gemeenteraden
Zoals eerder is genoemd mag een provinciaal inpassingsplan alleen worden vastgesteld wanneer er sprake is van provinciaal belang, maar er is daarnaast nog een eis. Deze eis heeft betrekking op het horen van de gemeenteraden van de betrokken gemeenten. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening, artikel 3.26 lid 1, is bepaald dat gemeenteraden van de bij het inpassingsplan betrokken gronden, dienen te worden gehoord door de provincie over het voornemen voor het opstellen van een inpassingsplan. De provincie Noord-Holland heeft met de betrokken gemeenten dan ook nauw contact over de realisatie van de HOV-verbinding tussen Lisse en P+R Getsewoud in Nieuw-Vennep. De gemeente Haarlemmermeer heeft de busverbinding opgenomen in haar Deltaplan Bereikbaarheid waarmee de raad op 26 januari 2012 mee heeft ingestemd. Om de verdere realisatie van de busverbinding mogelijk te maken wordt er door alle betrokken partijen intensief samengewerkt. De gemeenteraad van Haarlemmermeer is per brief uitgenodigd te reageren op het concept Ontwerp-PIP.

Doel van het inpassingsplan
In het provinciaal inpassingsplan wordt geregeld, net als in een gemeentelijk bestemmingsplan, welke functies er in een plangebied mogelijk worden gemaakt en op welke plekken er mag worden gebouwd. De vaste onderdelen van een inpassingsplan zijn de regels, de verbeelding en de toelichting. De regels zijn de voorschriften die gelden, op de verbeelding is de plankaart weergegeven en in de toelichting wordt het project tekstueel verduidelijkt.

Bij toepassing van bevoegdheden is van belang dat op grond van artikel 3.26 lid 2 Wro Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in de plaats treden van respectievelijk de gemeenteraad en burgemeester en wethouders. Deze indeplaatsstelling kent evenwel een aantal uitzonderingen welke genoemd zijn in artikel 3.26 lid 4 Wro. Zo blijft de gemeente in principe bevoegd om een omgevingsvergunning voor de binnenplanse afwijking van het inpassingsplan te verlenen. Provinciale Staten kunnen echter een besluit nemen waarin is bepaald dat ook voor die bevoegdheden Gedeputeerde Staten bevoegd is. In het onderhavige PIP is ervoor gekozen het bevoegd gezag voor wat betreft de bevoegdheden genoemd in artikel 3.26 lid 4 Wro bij burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente te leggen.

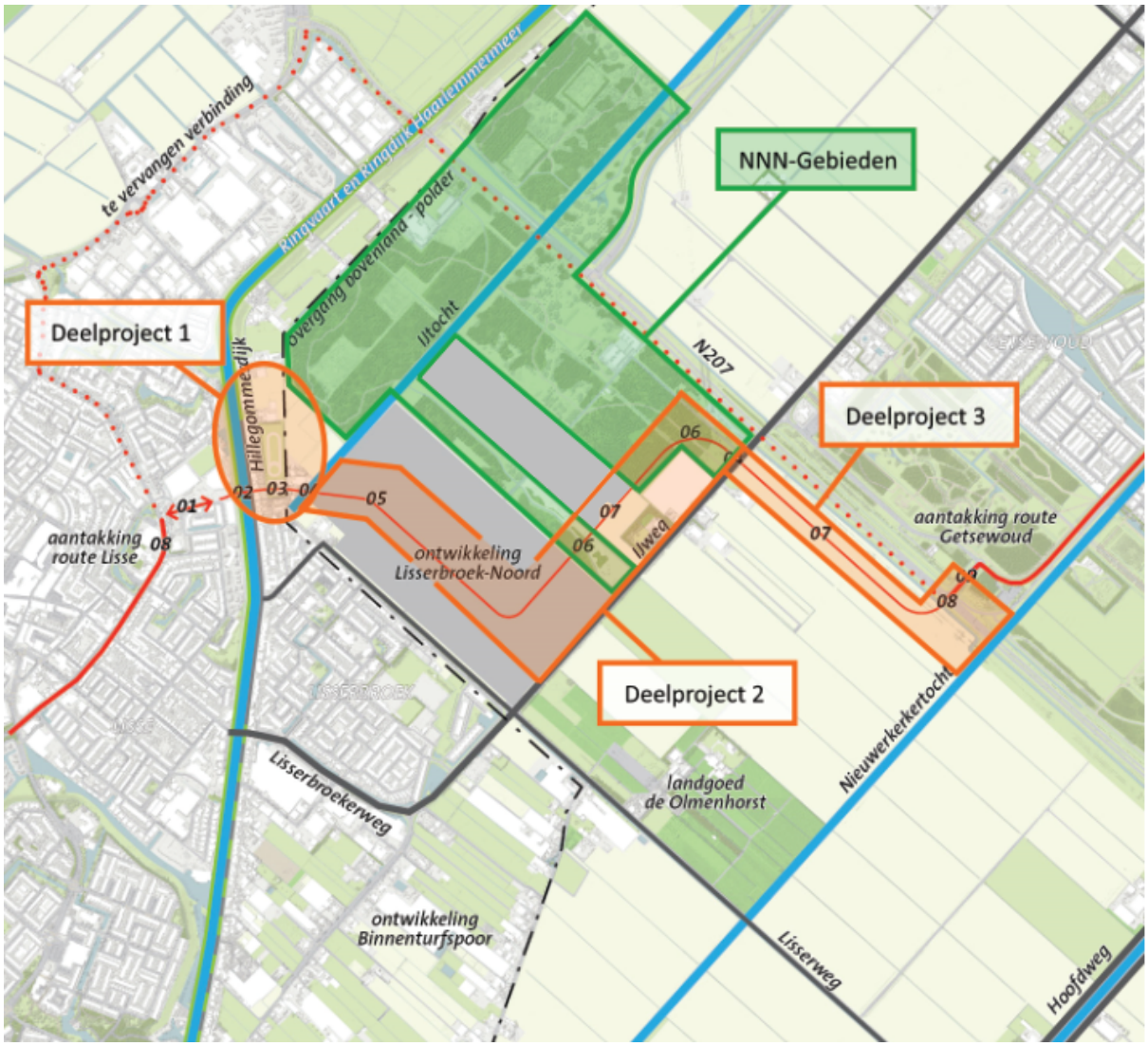
1.4 Leeswijzer

Na dit eerste hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 de huidige situatie verder beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de planomschrijving weergegeven. In het daarop volgende hoofdstuk 4 wordt het beleidskader beschreven. Hierin komt het rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid aan bod met betrekking tot de HOV-verbinding. De omgevingsaspecten komen in hoofdstuk 5 aan de orde. Daarna volgt de juridische planopzet in hoofdstuk 6. Tot slot worden zowel de maatschappelijke als economische uitvoerbaarheid beschreven in hoofdstuk 7.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Huidige situatie

Het te realiseren tracégedeelte binnen de provincie Noord-Holland is opgeknipt in drie deelprojecten. De ligging van de drie deelprojecten van de HOV-baan is in figuur 2-1 weergegeven. In deze paragraaf worden vervolgens de deelprojecten in de huidige situatie beschreven.



Figuur 2-1: Overzicht ligging van Deelprojectgebieden

Deelproject 1
Deelproject 1 is gelegen langs de Hillegommerdijk en over de Ringvaart. Dit is vooral een woongebied. Daarnaast is ook de IJs- en Skeelerclub van Lisserbroek daar gelegen, met een ontsluiting aan de Hillegommerdijk. Ook is er in deelgebied 1 een agrarisch bedrijf gevestigd. Dit bedrijf heeft een ontsluitingsweg die aansluiting vindt op de Hillegommerdijk. In figuur 2-2 is een luchtfoto van het gebied te zien. Figuur 2-3 laat een straatfoto zien, gezien vanaf het zuiden.



Figuur 2-2: Luchtfoto van deelprojectgebied 1



Figuur 2-3: Straatfoto op de Hillegommerdijk, gezien vanaf het zuiden.

Deelprojecten 2 en 3

Op dit moment bestaat het plangebied in deelprojecten 2 en 3 voornamelijk uit landelijk gebied voor agrarische doeleinden. Daarnaast zijn er delen die onderdeel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het Natuurnetwerk Nederland is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Naast het Natuurwetwerk Nederland zijn er verder in deze deelgebieden een aantal bedrijven gevestigd. Er bevinden zich langs de IJweg een tweetal akkerbouwbedrijven, een droogbloemenwinkel en een logistieke dienstverlener in diepvriesproducten. Aan de Middenweg is de Stichting Ons Tweede Thuis gevestigd. Deze stichting heeft een ontsluiting vanaf de IJweg. De onderstaande figuur 2-4 laat een luchtfoto zien van de deelprojectgebieden twee en drie. In figuur 2-5 is de situatie bij de N207 weergegeven met de bestaande fietstunnel en de fietsbrug.



Figuur 2-4: Luchtfoto deelprojectgebieden 2 en 3.



Figuur 2-5: Luchtfoto van de bestaande situatie nabij P&R Getsewoud in Nieuw-Vennep, met in het zuiden de bestaande fietstunnel en fietsbrug.

Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

3.1 Doelstellingen en uitgangspunten

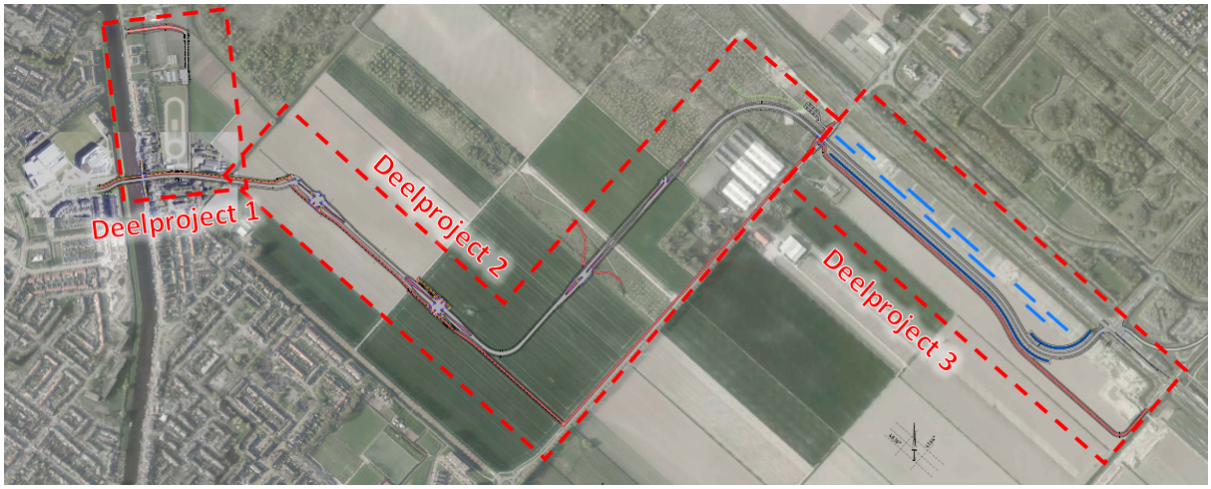
De aanleg van de HOV-verbinding is een gezamenlijke ambitie van de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland, de gemeenten Lisse, Noordwijk, Haarlemmermeer en Teylingen, de Vervoerregio Amsterdam en de regio Holland Rijnland met als doel de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Van deze verbeteringsmaatregelen maakt ook dit HOV-tracé onderdeel van uit. Het doel is om de huidige buslijnen 361 en 385 op te waarderen tot een R-net lijn. Dit systeem staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad. Alleen de eerstgenoemde, lijn 361, zal in de toekomst gebruik gaan maken van de nieuwe HOV-verbinding binnen de grenzen van de provincie Noord-Holland.

Met de komst van de brug over de Ringvaart is de route sneller dan die in de huidige situatie en zorgt er daarnaast voor dat de inwoners van Lisse straks gebruik kunnen maken van de bus. Verder zal deze lijn de geplande nieuwe woonwijk in Lisserbroek-Noord gaan ontsluiten. De HOV-baan zal vervolgens verderop op de N207 worden aangesloten en vervolgt haar route in de richting van de Rijksweg A4 met als eindbestemming Schiphol.

Met deze ontwikkeling wordt een betere bereikbaarheid gecreëerd in de grensstreek van de beide provincies Noord-Holland en Zuid-Holland. Het uiteindelijke doel is om in 2028 door de hele Randstad hetzelfde, herkenbare hoogwaardige openbaar vervoer te laten rijden.

3.2 Ontwikkelingen in deelprojectgebieden

De ontwikkeling van het HOV-traject wordt onderverdeeld in drie deelprojecten. In hoofdstukken 1 en 2 is hier al kort op ingegaan. In dit hoofdstuk worden de ontwikkelingen per deelproject nauwkeurig weergegeven.



Figuur 3-1: het planvoornemen van het HOV-tracé Noord-Holland in drie deelprojecten

Deelproject 1: de brug over de Ringvaart met de dijkzone
Het eerste deelproject bestaat uit de realisatie van de brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek. In de onderstaande figuur is een ontwerp van deze brug weergegeven. Voor de ontwikkeling van het plan is rekening gehouden met het geldende Beeldkwaliteitsplan. Dit Beeldkwaliteitsplan wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4 over het beleidskader (paragraaf 4.4.5 Beeldkwaliteitsplan 'De verbindende ring').

De nieuwe ophaalbrug over de Ringvaart
De nieuwe ophaalbrug kruist de Ringvaart en de dijken van de Haarlemmermeerpolder en verbindt het dorp Lisserbroek met Lisse. Zoals op het onderstaande ontwerp van figuur 3-2 is te zien zal er niet alleen worden voorzien in een busbaan, maar ook in een afzonderlijk voet- en fietspad. Het fietspad over

de brug maakt onderdeel uit van de doorfietsroute welke in het HOV-plan is opgenomen. Voor het voetpad geldt ook dat deze verder wordt doorgetrokken. De brug is niet toegankelijk voor autoverkeer. Alleen de nood- en hulpdiensten mogen in noodgevallen gebruik maken van de brug.

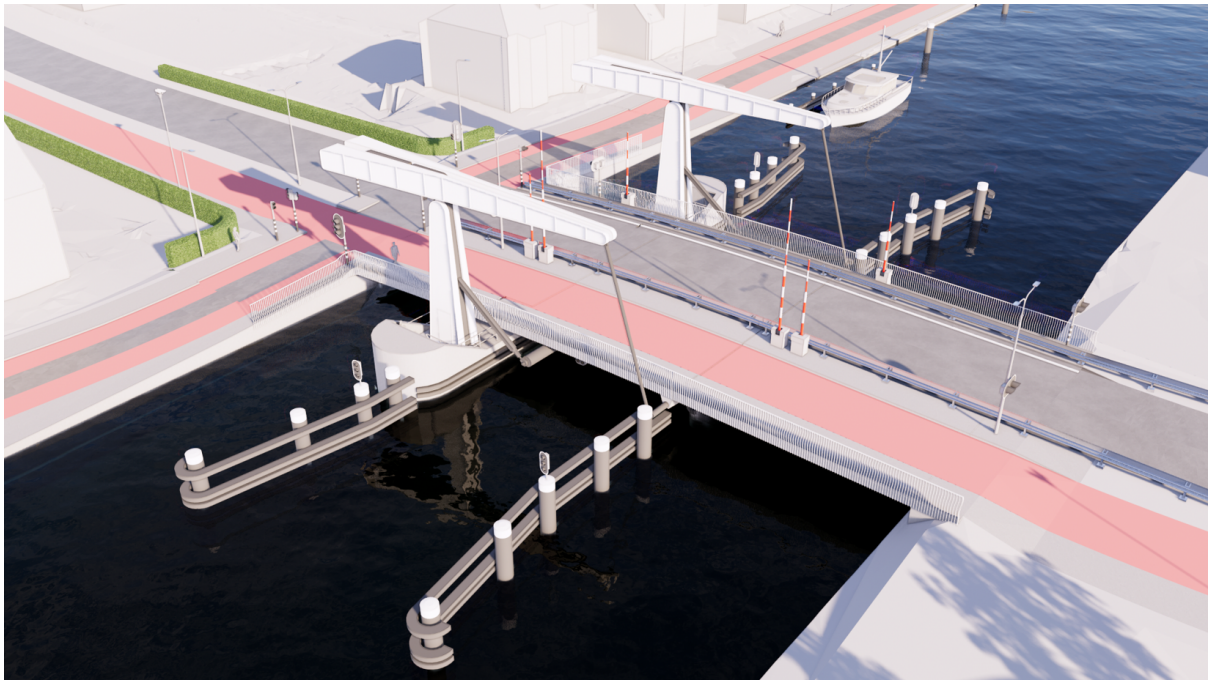
De brug over de Ringvaart zorgt ervoor dat de route korter en daarmee sneller is dan de huidige bestaande busroute via de provinciale N208 en N207. Daarnaast kunnen ook de inwoners van Lisse en Lisserbroek in de toekomst gebruik maken van de nieuwe buslijn. De dichtstbijzijnde halte zal gerealiseerd worden op circa 200 meter over de brug in Lisse. Verder zal de HOV-verbinding aansluiten op de toekomstige woningbouwplannen in Lisserbroek-Noord. Op deze locatie bij de woningbouwopgave zal ook een bushaltevoorziening worden gerealiseerd. Het ontwerp van de HOV-baan wordt dan ook nauwkeurig afgestemd met de ontwikkelaars die deze toekomstige woningbouw realiseren. Daarnaast wordt de inpassing afgestemd met alle grondeigenaren. Vertegenwoordigers van de bewoners, ontwikkelaars en de gemeente werken hiervoor samen in de zogenaamde 'Driehoek'.

De doorvaarthoogte van de brug heeft grote impact op de inpasbaarheid van het HOV-tracé in de direct omgeving. Om de nadelige effecten op de omgeving te minimaliseren en zo goed mogelijk aan te sluiten bij de verschillende eisen/randvoorwaarden is in het voorontwerp van de brug onderzoek gedaan naar de meest optimale doorvaarthoogte.
Om eenduidigheid te brengen in de wijze waarop de doorvaarthoogte wordt benoemd is afgesproken om deze weer te geven in meters t.o.v. maatgevend hoogwater (MWH). Hiervoor komt bijvoorbeeld 1,60m+peil overeen met 1,50m+MHW. Op kanalen en bij kortdurende waterstandsvariaties is dit de waterstand, die 1% van de tijd overschreden wordt, gemeten over de laatste 10 jaar

Variaties doorvaarthoogte (t.o.v. MHW)
- 1,50 m (maat gerelateerd aan schaatser, maat aangehouden in de voorgaande variantenstudie)
- 1,40 m (maat gerelateerd aan passage vleermuizen)
- 1,25 m (maat gerelateerd aan roeiboten/kano's)
- 1,00 m (maat gerelateerd aan onderhoud HHR Rijnland)

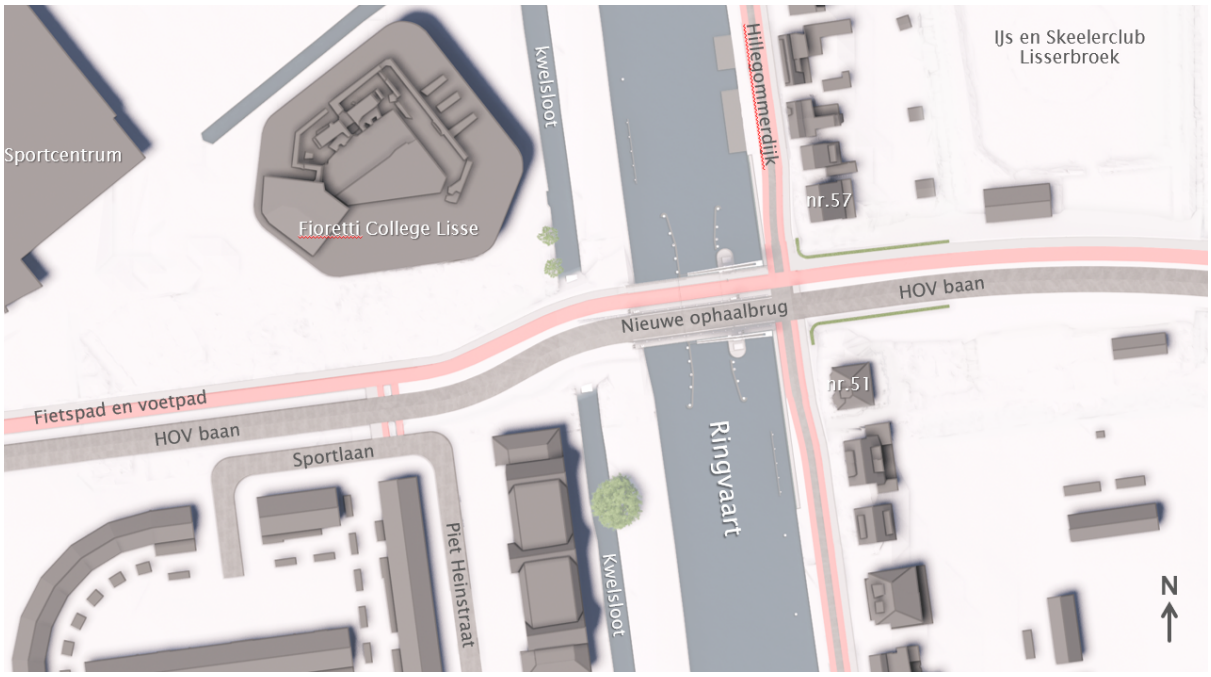
Dit heeft geleid tot afweging van volgende doorvaarthoogtes (t.o.v. MHW)
- 1,50 m
- 1,25 m
- 1,00 m

Op basis van inpasbaarheid van de busbaan bij de Hillegommerdijk is tijdens het ontwerp in eerste instantie geadviseerd om een doorvaarthoogte van 1,00 m t.o.v. MHW aan te houden. Vanwege de belangen van recreatieve scheepvaart en ecologie is uiteindelijk besloten om 1,25 meter t.o.v. MHW aan te houden. In de praktijk betekent dit een doorvaarthoogte van 1,35 meter t.o.v. streefpeil. Bij de aansluiting van de brug op de Hillegommerdijk is deze hoogte nog in te passen. Bij een hogere doorvaarhoogte kan niet meer goed aangesloten worden op de Hillegommerdijk zonder grote impact op de bereikbaarheid van de woningen.



Figuur 3-2: een ontwerptekening van de brug over de Ringvaart vanuit het noordoosten bezien

De aansluiting op het Zuid-Hollands plangebied
Ten westen van de Ringvaart, in Lisse, bevindt zich een diversiteit aan functies. Naast de aanwezige woningen is er ook een middelbare school en een sportcentrum gevestigd. De nabijgelegen woningen in Lisse bestaan uit een mix van twee- tot drielaags appartementencomplexen en eengezinswoningen. Het bovenaanzicht van de toekomstige situatie is weergegeven in de onderstaande figuur 3-3. Dit deel wat onderdeel uitmaakt van Lisse valt binnen de provinciegrenzen van Zuid-Holland en behoort hiermee niet tot het plangebied van de provincie Noord-Holland.



Figuur 3-3: Situatietekening deelproject 1

De HOV-baan wordt binnen de bestaande stedenbouwkundige structuur gerealiseerd
De nieuwe ophaalbrug over de Ringvaart en de HOV-baan hebben ook invloed op de bestaande situatie. De Hillegommerdijk zal moeten worden opgehoogd en daarnaast wordt de HOV-baan gerealiseerd binnen bestaande stedenbouwkundige structuren. Als gevolg van het aanpassen van de kruising van de nieuwe ophaalbrug, de Hillegommerdijk en de nieuwe HOV-baan moeten er woningen worden gesloopt.

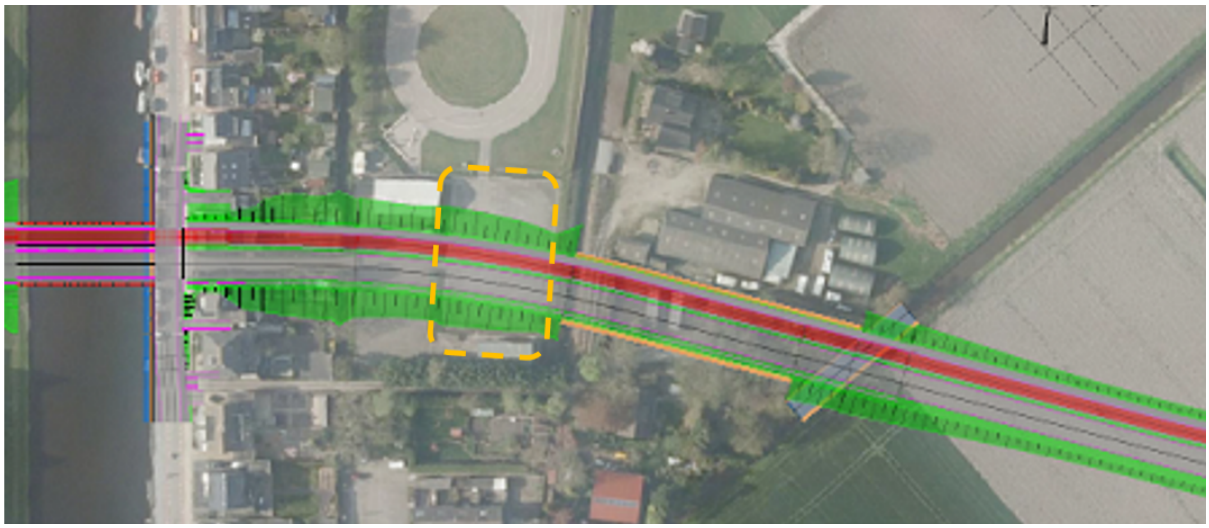
Het gaat in dit geval om drie woningen. Het betreft de woningen aan de Hillegommerdijk 52, 55 en 56. De bewoners van deze woningen zullen worden gecompenseerd. Daarnaast zijn er ook woningen die in de nieuwe situatie naast de HOV-baan komen te liggen en niet hoeven te worden gesloopt. Voor deze bewoners geldt dat zij mogelijk in aanmerking kunnen komen voor planschade. Dit zal nader onderzocht moeten worden.

Naast de te slopen woningen zullen ook een aantal parkeerplaatsen langs de Ringvaart aan de Hillegommerdijk verloren gaan. De brug over de Ringvaart wordt op palen gefundeerd. Daarom dient zowel aan de kant van Lisse als Lisserbroek een ophoging te worden gemaakt om vanaf het maaiveld naar de brug te komen. Aan de Lisserbroekse en daarmee Noord-Hollandse zijde vindt deze ophoging plaats ter hoogte van het kruispunt. Om deze reden zullen tien parkeerplaatsen verloren gaan. Om welke parkeerplaatsen het gaat is op de onderstaande figuur 3-4 schematisch weergegeven. In paragraaf 5.3 Verkeer en parkeren wordt beschreven welke invloed dit zal hebben op de parkeerdruk.



Figuur 3-4: Situatietekening kruising Hillegommerdijk en HOV, met rood de te verwijderen parkeerplaatsen, en met oranje de te slopen woningen.

Wanneer de HOV-baan verder wordt gevolgd, in de richting van Lisserbroek-Noord, bevinden zich daar de ijs- en skeelerclub en een agrarisch bedrijf. De parkeerplaatsen ten behoeve van de ijs- en skeelerclub liggen op de locatie waar de HOV-baan komt te liggen en dit geldt ook voor de ontsluitingsroute van het agrarisch bedrijf. Op de onderstaande afbeelding zijn de bestaande parkeerplaatsen aangegeven met een gele stippellijn.

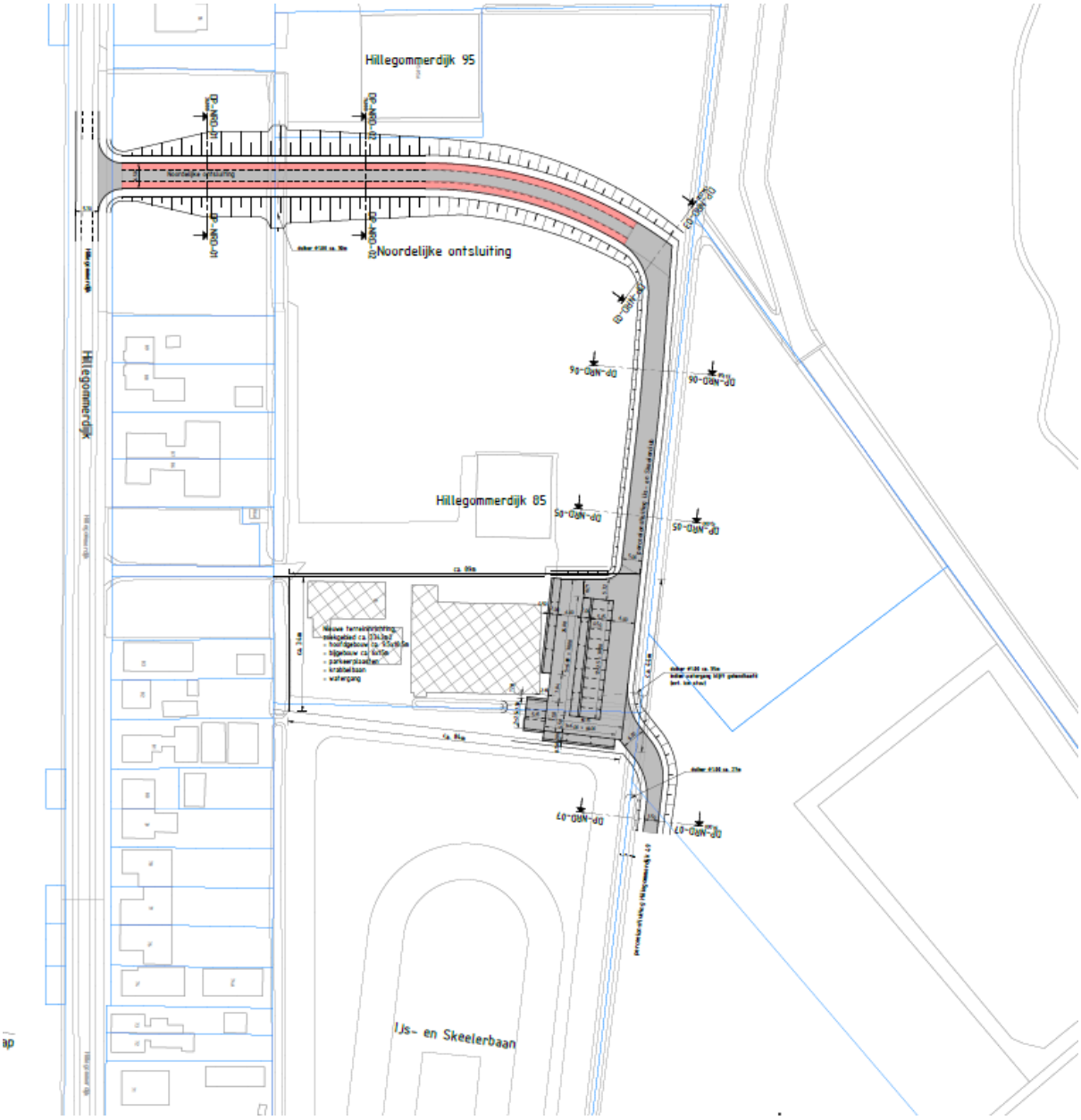


Figuur 3-5: De locatie van de HOV-baan geprojecteerd op de bestaande ontsluitingsroute van het agrarisch bedrijf en de ontsluitingsroute met parkeerplaatsen van de ijs- en skeelerclub.

Door het verdwijnen van de parkeerplaatsen en de bestaande ontsluitingsroute zal zowel het agrarisch bedrijf en de ijs- en skeelerclub op een alternatieve wijze moeten worden ontsloten.

In het planvoornemen is een nieuwe ontsluitingsweg opgenomen voor de ijs- en skeelerclub. Deze is weergegeven op de onderstaande figuur 3-6 ten noorden van deze club. Naast de nieuwe ontsluitingsroute wordt op deze locatie ook voorzien in de te compenseren parkeerplaatsen ten behoeve van de club. Deze compensatie vindt plaats nabij het terrein van een land- en tuinbouwbedrijf.

Ook wordt er vanaf het nieuwe parkeerterrein een aansluiting gemaakt op het perceel van Hillegommerdijk 49. De verdere ontsluiting op het perceel zelf wordt door de eigenaar verder uitgewerkt. Naast de nieuwe ontsluitingsweg en parkeerplaatsen zal er ook een nieuw clubgebouw, krabbelbaan en technische ruimte worden gerealiseerd in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer. Deze onderdelen vallen buiten de scope van dit inpassingsplan voor de te realiseren HOV-verbinding. Op de onderstaande figuur is de nieuwe ontsluitingsroute van de ijs-en skeelerclub weergegeven.



Figuur 3-6: Nieuwe ontsluitingsroute ten noorden van de ijs- en skeelerclub

Deelproject 2: de gebiedsontwikkelingslocatie Lisserbroek-Noord

In de gemeente Haarlemmermeer is grote behoefte aan meer woningen. Er zijn plannen voor twee nieuwe woongebieden bij het huidige Lisserbroek: Binnen Turfspoor en Noord inclusief het dorpshart. Een toename van het aantal inwoners heeft effect op de bereikbaarheid, voorzieningen, leefbaarheid en sociale binding die voor het nieuwe Lisserbroek nodig is. Er zijn 2500- 4000 woningen voorzien met bijbehorende commerciële en maatschappelijke voorzieningen. De nieuwe HOV-baan loopt door de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek Noord. De locatie van Lisserbroek Noord is gelegen tussen de Ringvaart, Lisserweg, Nieuwerkerkertocht en de N207. In het kader van deze gebiedsontwikkeling zal de HOV-verbinding een aanvullende rol spelen voor zowel de huidige als toekomstige bewoners van Lisserbroek. Het gehele tracé wordt dan ook afgestemd met de ontwikkelaars van de

gebiedsontwikkelingen waar de HOV doorheen gaat lopen.

Doorfietspad
Ook wordt het doorfietspad langs de busbaan ter hoogte van de bocht verbonden met het doorfietspad langs de IJweg. Dit is weergegeven in figuur 3-7.



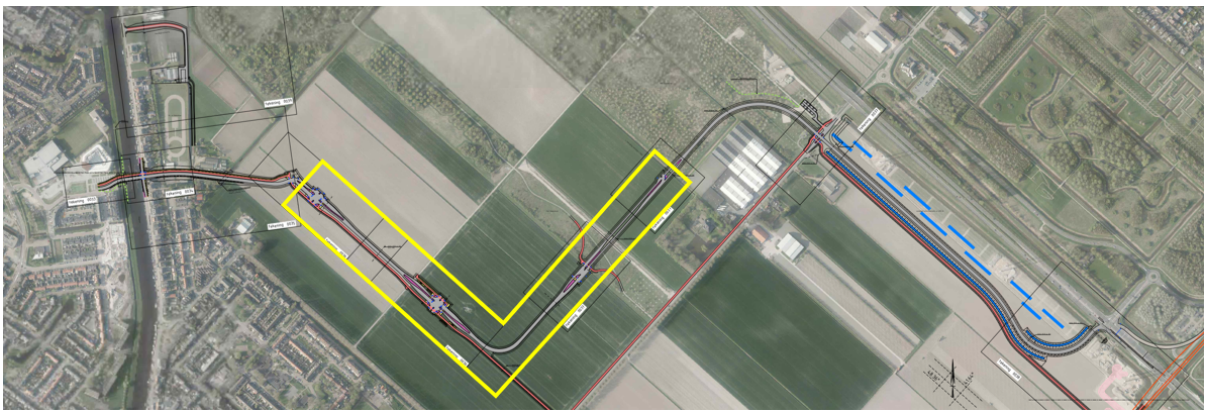
Figuur 3-7: Ontwerp van het HOV-tracé in deelprojectgebied 2

Bushaltes
Aan weerszijden van de weg worden bushaltes gerealiseerd. De bushaltes zijn in de bovenstaande figuur 3-7 weergegeven aan de hand van twee paarse bussen. Deze beide haltes zullen worden voorzien van een fietsenstalling, wachtvoorziening en een reizigersinformatiesysteem. In het volgende hoofdstuk van het Beleidskader is onderbouwd dat de HOV-verbinding deel uit gaat maken van een R-Net verbinding. Op de onderstaande afbeelding is een voorbeeld weergegeven van een R-Net bushalte inclusief de genoemde voorzieningen.



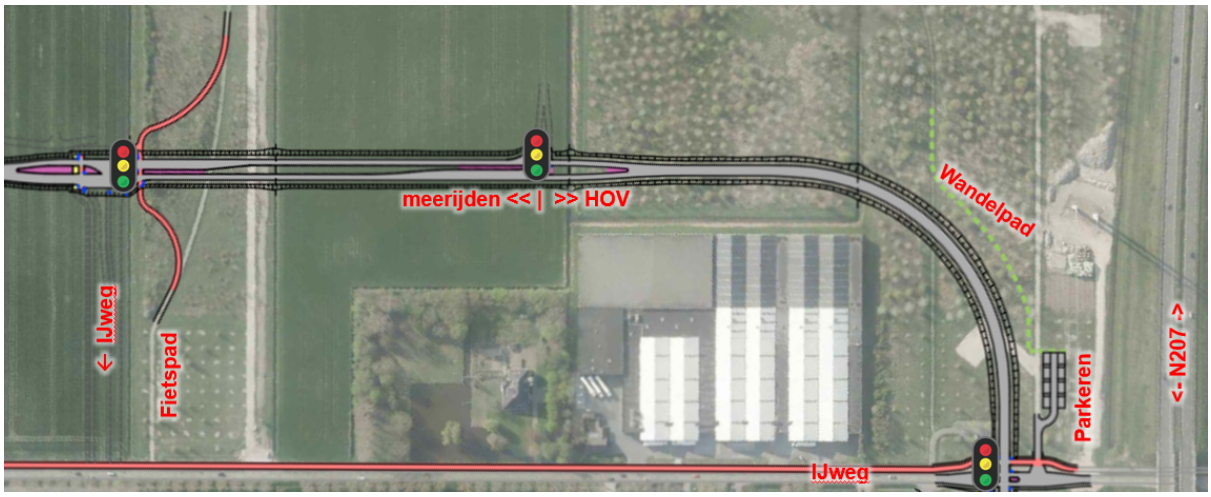
Figuur: 3-8: een voorbeeld van een ontwerp van een R-Net bushalte

Meerijden na de realisatie van Lisserbroek-Noord
In de toekomstige situatie wanneer de woningbouwopgave van Lisserbroek-Noord is gerealiseerd, dan zullen ook auto's deels gebruik kunnen maken van de busbaan. Op de onderstaande figuur is het deel van de HOV-baan waarbij sprake is van 'meerijden' met het geel omlijnd. Omdat het meerijden nadrukkelijk verbonden is aan de woningbouwontwikkeling, is de ruimtelijke procedure van het meerijden gekoppeld aan het ruimtelijk plan voor de woningbouwontwikkeling. Hierdoor is het meerijden geen onderdeel van dit provinciaal inpassingsplan.



Figuur 3-9: weergave van het deel meerijden in de toekomstige situatie wanneer de woningbouw is gerealiseerd

In figuur 3-10 is het voorontwerp te zien van het tracé langs de IJweg. Dit stuk omvat de kruising met de IJweg, het realiseren van een nieuwe parkeerplaats en een wandelpad. Ook is het kruispunt tussen de HOV-baan en de nieuwe wegen richting de IJweg en de N207 te zien, dat onderdeel uitmaakt van deelproject 2. Links is een fietspad gelegen en de stippellijn rechts betreft het wandelpad. Onderin de afbeelding loopt het bestaande fietspad langs de IJweg.

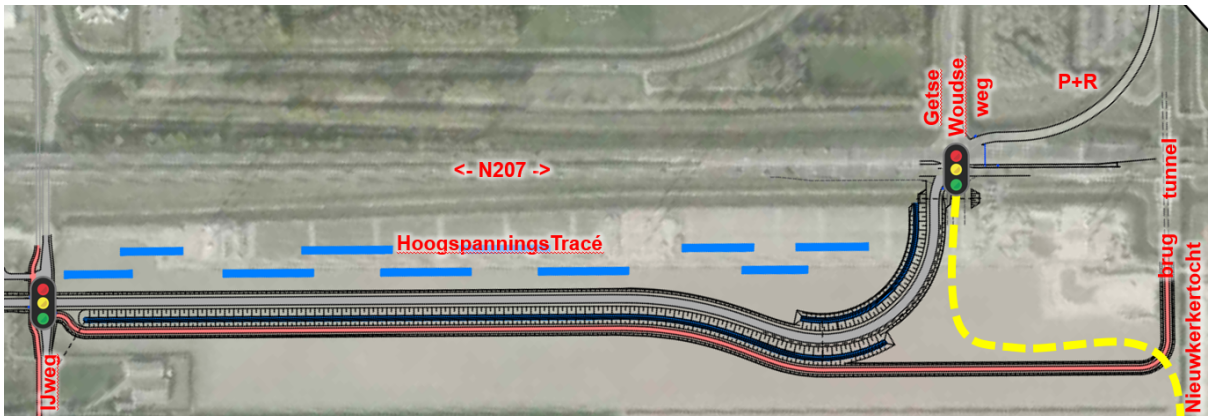


Figuur 3-10: HOV-tracé langs de IJweg

<u>Deelproject 3: de route tussen de IJweg en de P+R locatie Getsewoud</u>
In deelproject 3 gaat het om het realiseren van de aansluiting met de N207.

Vanaf de kruising met de IJweg wordt de HOV vervolgd parallel langs de N207 en het naastgelegen hoogspanningstracé. De HOV zal ter hoogte van de bestaande verkeerslichten worden aangesloten richting de Getsewoudseweg. Ook zal het doorfietspad, de rode doorgetrokken lijn op figuur 3-11, worden aangesloten op de bestaande fietsbrug- en tunnel. Daarnaast is er een gele stippellijn in figuur 3-11 weergegeven. Dit is de globale situering van het wegverkeer van de mogelijk toekomstig Nieuwekerkertocht weg die aansluiting vindt op de N207. In het ontwerp van de HOV-baan is hier rekening mee gehouden. Het daadwerkelijke profiel van deze Nieuwekerkertocht weg is echter nog

onbekend. Het is dan ook geen onderdeel van het provinciaal inpassingsplan. Wel wordt er dus rekening mee gehouden in het ontwerp zodat een toekomstige Nieuwekerkertocht weg niet onmogelijk wordt gemaakt.



Figuur 3-11: HOV-tracé langs de N207

Natuurnetwerk Nederland (NNN-gebied)
Het tracé in het tweede deelproject loopt door het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het Natuurnetwerk Nederland is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk verbindt natuurgebieden beter met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. De provincies zijn verantwoordelijk voor het Natuurnetwerk Nederland op het land. Met de komst van de HOV-verbinding gaat er een deel van dit NNN-gebied verloren en treedt er versnippering op. Dit verlies aan Natuurnetwerk Nederland dient daarom te worden gecompenseerd. De benodigde NNN-compensatie vindt plaats binnen deelproject 3 en is weergegeven in afbeelding 3-12. In paragraaf 5.9 Ecologie wordt dit onderdeel nader toegelicht en komt ook het compensatieplan aan de orde.



Figuur 3-12: Locatie NNN-compensatie met rood aangegeven

Hoofdstuk 4 Beleidskader

Het planvoornemen van het te ontwikkelen HOV-tracé dient aan te sluiten bij de voor het plan en plangebied relevante beleid, wet- en regelgeving. In dit vierde hoofdstuk wordt dit planvoornemen getoetst aan het geldende ruimtelijk en planologisch beleid van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Wettelijk kader
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en daarmee van kracht geworden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte en de Structuurvisie Randstad 2040.

De juridische borging van de realisatie van de nationale belangen ligt in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende regeling (Rarro). Het Barro en Rarro zijn in werking sinds 2011 en bevatten onderwerpen die van Rijksbelang zijn, zoals defensie, de ecologische hoofdstructuur, ruimte voor de rivier, kustverdediging, de elektriciteitsvoorziening en de toekomstige uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet. In het Barro worden geen specifieke onderwerpen of gebieden genoemd die betrekking hebben op het plangebied.

Het Rijk wil samen met de decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten.

Conclusie
De HOV-verbinding is lijn met het Barro.

4.1.2 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De NOVI is een instrument van de nieuwe Omgevingswet en loopt vooruit op de inwerkingtreding van die wet. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel (uitgezonderd Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone). De NOVI is vastgesteld op 11 september 2020.

De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterprogramma 2022-2027 (NWP) op grond van de Waterwet. De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. Omgevingskwaliteit is daarmee het kernbegrip: dat wil zeggen ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het rijk.

Nationale belangen
Met de NOVI benoemt het Rijk 21 nationale belangen. De eerste drie nationale belangen zijn van een ander, meer overkoepelend karakter, dan de overige. Deze nationale belangen zijn:
1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
2. Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
3. Waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties.
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
5. Zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.

6. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
7. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.
9. Zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
10. Beperken van klimaatverandering.
11. Realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO2-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur.
12. Waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen.
13. Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
14. Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit).
15. Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
16. Waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat.
17. Realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit.
18. Ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie.
19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter-)nationaal belang.
20. Verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit.
21. Ontwikkelen van een duurzame visserij.

Prioriteiten
Tevens geeft de NOVI richting met behulp van vier prioriteiten:
1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energiestrategie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Afwegingsprincipes
Centraal bij de afweging van belangen staat een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving, zowel van de boven- als de ondergrond. Zo wordt 'omgevingsinclusief' beleid gevoerd. De NOVI onderscheidt daarbij drie afwegingsprincipes:
1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal
3. Afwentelen wordt voorkomen

Uitgangspunten voor samenwerking
De uitvoering van de NOVI vraagt om nieuwe manieren van samenwerken met blijvende brede maatschappelijke betrokkenheid en inzet van overheden. Hierbij worden vier uitgangspunten gehanteerd:
1. Er wordt gewerkt als één overheid, samen met de samenleving
2. De opgave staat centraal
3. Er wordt gebiedsgericht gewerkt
4. Er wordt permanent en adaptief gewerkt aan de opgaven

Brede maatschappelijke betrokkenheid is een voorwaarde voor het slagen van gezamenlijke ambities. Daarom wordt in de NOVI tevens aandacht besteed aan participatie. Participatie vraagt om maatwerk per opgave, gebied en bestuurlijke situatie.

NOVI-gebieden
Ten slotte worden in de NOVI op vier thema's voorlopig acht zogenaamde NOVI-gebieden benoemd welke onderdeel worden van de Omgevingsagenda. Het Rijk zal in deze gebieden een actieve rol gaan spelen. Deze thema's en bijbehorende gebieden zijn:
1. Transities van havengebieden in Regio Rotterdam en Amsterdam
2. Transities landelijk gebied: De Peel en Groene Hart
3. Energie- en klimaattransities in relatie tot verstedelijking: Groningen en regio Zwolle
4. Transities in grensoverschrijdende context: Zuid-Limburg en de Zeeuwse havens/Zeeuws Vlaamse Kanaalzone.

Uitvoeringsagenda
De NOVI gaat vergezeld met een Uitvoeringsagenda, waarin staat hoe het Rijk invulling geeft aan zijn rol bij de uitvoering van de NOVI. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd. Zo helpt de NOVI om keuzes te maken waar dat moet. Want niet alles kan overal.

Conclusie
De komst van de HOV-verbinding voorziet in de realisatie van een verbeterde en hoogwaardige regionale openbaar vervoerverbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Het planvoornemen voldoet daarmee aan verschillende nationale mobiliteitsbelangen, waaronder het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem alsmede het in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit. Dit zorgt er daarnaast voor, met name rondom de regio Schiphol, dat het aantrekkelijk ruimtelijk en economisch vestigingsklimaat verder wordt verbeterd. Ook voldoet het planvoornemen aan de prioriteiten waaraan de NOVI richting geeft. De komst van de HOV-verbinding zorgt er namelijk voor dat de positie van de regio en de onderlinge verbinding tussen de steden van Noord-Holland en Zuid-Holland sterker wordt. De realisatie van de HOV-verbinding is daarmee in lijn met de Nationale Omgevingsvisie.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

Beleidskader
Op 19 november 2018 hebben de Provinciale Staten de Omgevingsvisie Noord-Holland 2050 (hierna te noemen Omgevingsvisie NH2050) vastgesteld. In de Omgevingsvisie NH2050 geeft de provincie aan welke provinciale belangen een rol spelen bij de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. De visie laat in algemene zin zien wat de ontwikkelprincipes zijn voor de hele provincie om een hoge leefomgevingskwaliteit te bieden.

Ambities
Het leidende principe van de Omgevingsvisie NH2050 is de balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een gezonde en veilige leefomgeving die goed is voor mens, plant en dier. Onder de hoofdambitie, balans tussen economische groei en leefbaarheid, zijn samengestelde ambities geformuleerd. Hierbij komen de volgende thema's aan bod:

Leefomgeving:
- Klimaatverandering: een klimaatbestendig en water robuust Noord-Holland.
- Gezondheid en veiligheid: het behouden en waar mogelijk verbeteren van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving. Dit betreft bodem, water, lucht, omgevingsveiligheid, geluidsbelasting en ontwikkeling in de ondergrond.
- Biodiversiteit en natuur: biodiversiteit in Noord-Holland vergroten, ook omdat daarmee andere doelen zoals een gezonde leefomgeving worden bereikt.

Gebruik van leefomgeving:
- Economische transitie: een duurzame economie, met innovatie als belangrijke motor. De provincie biedt ruimte aan ontwikkeling van circulaire economie, duurzame landbouw, energietransitie en experimenten.
- Wonen en werken: vraag en aanbod van woon- en werklocaties moeten beter met elkaar in overeenstemming zijn. Woningbouw moet vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden worden gepland, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is het uitgangspunt.
- Mobiliteit: inwoners en bedrijven van de provincie Noord-Holland verplaatsen producten of personen effectief, veilig en efficiënt waarbij negatieve gevolgen van mobiliteit op het klimaat, gezondheid, natuur en landschap steeds nadrukkelijk meegewogen worden. De provincie zet zich in voor het verwerken van mobiliteitsopties die hieraan bijdragen zoals goede OV-verbindingen, uitstekende infrastructuur voor alle modaliteiten en technologische innovatie.

- Landschap: het benoemen, behouden en versterken van unieke kwaliteiten van diverse landschappen en cultuurhistorie.

Energietransitie:
De ambitie voor de energietransitie is dat Noord-Holland als samenleving in 2050 volledig klimaatneutraal is en gebaseerd is op hernieuwbare energie. De provincie biedt de ruimte aan noodzakelijke energietransitie en de daarvoor benodigde infrastructuur. Daarbij wordt tevens rekening gehouden met de ambities voor verstedelijking en landschap.

5 bewegingen met ontwikkelprincipes:
Naast de ambities worden in de Omgevingsvisie NH2050 vijf samenhangende bewegingen geschetst. Bewegingen die laten zien hoe de provincie omgaat met opgaven die op de samenleving afkomen en die zij willen faciliteren. Hiertoe zijn een aantal ontwikkelprincipes en randvoorwaarden meegegeven. Het gaat om de volgende vijf bewegingen:

- Dynamisch schiereiland: hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
- Metropool in ontwikkeling: hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
- Sterke kernen, sterke regio's: gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
- Nieuwe energie: benut de economische kansen van de energietransitie
- Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving: hierin staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Beschouwing
Met de komst van de HOV-verbinding wordt de verbinding tussen Noordwijk en Schiphol wordt het verplaatsen van personen effectiever, veiliger en efficiënter. Er wordt ingezet op een betere OV-verbinding in het grensgebied tussen Noord-Holland en Zuid-Holland. Het zorgt voor een betere verbinding in de Randstad waardoor de Metropoolregio steeds meer als één stad functioneert. Dit sluit aan op de bovengenoemde ontwikkelprincipes.

Conclusie
De HOV-verbinding past binnen de ambities en principes van de Omgevingsvisie NH2050.

4.2.2 Omgevingsverordening Noord-Holland 2020

Beleidskader
De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie NH2050 zijn verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 (Omgevingsverordening NH2020). Deze vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening, de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordening en de Wegenverordening. De provincie wil een eenvoudiger, duidelijker en meer integraal systeem van regels. Met meer ruimte voor lokaal en regionaal maatwerk en bestuurlijke afwegingsruimte. De omgevingsverordening is op 17 november 2020 in werking getreden.

Het tracé loopt door het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Het Natuurnetwerk Nederland is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het natuurnetwerk is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat natuurgebieden hun waarde verliezen. Het kan worden gezien als de ruggengraat van de Nederlandse natuur. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van dit natuurnetwerk. In de Omgevingsverordening NH2020 is het beleid en de omgang met over deze gebieden verankerd. In de onderstaande figuur is de huidige situatie rondom het plangebied weergegeven waarin de groene en gele delen het NNN-gebied betreffen.



Figuur 4-1: Een uitsnede van het NNN-gebied in de omgeving van het planvoornemen

In paragraaf 6.4 van de provinciale Omgevingsverordening NH2020 heeft de provincie regels opgenomen over beschermd landelijk gebied. In de sub paragraaf 6.4.1. komen de regels van Natuur Netwerk Nederland aan de orde. In het daaropvolgende artikel 6.43 sub 2 staat dat een ruimtelijk plan ter plaatse van een werkinggebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen in ieder geval strekt tot de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden. In artikel 6.43 sub 4 is omschreven dat het ruimtelijk plan geen nieuwe activiteiten mogelijk maakt die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van het oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen, of van de samenhang tussen die gebieden. In afwijking van dit vierde lid kan het ruimtelijk plan nieuwe activiteiten mogelijk maken, indien:

a. Er sprake is van een groot openbaar belang;
b. Er geen reële alternatieven zijn;
c. De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

In de onderstaande figuur is globaal weergegeven wat het ruimtebeslag is als gevolg van de komst van het HOV-tracé. Het plangebied loopt op twee plekken door NNN-gebied ‘Haarlemmermeer’ (nummer 2 en 3 in Figuur 4-2). Het plangebied kruist daarnaast de Ecologische verbindingszone ter plaatse van nummer 1 in Figuur 4-2 en op twee plekken de ontwerp natuurverbinding ‘Haarlemmermeer en omgeving’ (nummer 4 in Figuur 4-2). Van de ontwerp natuurverbinding moet de ruimtelijke inpassing nog plaatsvinden.



Figuur 4-2: Raakvlakken tracé voor de HOV-verbinding ten opzichte van het NNN weergegeven als beheertypen, N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland en N16.04 Vochtig bos met productie

Ter plaatse van het projectgebied geldt ook het werkingsgebied landelijk gebied. Op grond van artikel 6.59 dient bij ruimtelijke ontwikkelingen in dit gebied rekening gehouden te worden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Ook is de voorwaarde dat een ruimtelijk plan een motivering bevat ten aanzien van deze leidraad. Dit is nader gemotiveerd in paragraaf 5.10.

Tevens geldt conform artikel 6.62 dat de toelichting van een ruimtelijk plan een motivering moet bevatten hoe rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering. Ten aanzien van overstromingsgevaar geldt dat de brug over de Ringvaart twee waterkeringen kruist. Als gevolg van het plan neemt de waterkerende functie van deze keringen niet af. De ontwikkeling is niet van invloed op watertekort, waterkwaliteit, hitte of wateroverlast in de omgeving. Om te borgen dat voldoende oppervlaktewater in de omgeving aanwezig is, wordt te dempen water en de toename aan verharding gecompenseerd. Dit is nader toegelicht in paragraaf 5.8.

Conclusie
De conclusie van dit planvoornemen is dat het in het kader van de Omgevingsverordening NH2020 uitvoerbaar is, mits wordt voldaan aan de compensatieregels.

4.2.3 Regionaal OV-toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland

Beleidskader
Binnen deze twee provincies vormt de Metropoolregio Amsterdam (MRA) het economisch kloppend hart. Hier wonen 2,4 miljoen mensen, werken ruim 1,3 miljoen mensen en komen jaarlijks 18 miljoen mensen op bezoek vanuit het buitenland. De regio is van regionale, nationale en internationale betekenis. Niet alleen is hier de nationale luchthaven Schiphol gevestigd, met momenteel ruim 70 miljoen passagiers de derde van Europa, ook de vierde grootste zeehaven van Europa bevindt zich hier. De komende 20 jaar groeien de twee provincies sterk, er komen 328.000 woningen bij. Een schaalsprong in het openbaar vervoer is zowel nodig om de knelpunten op te lossen als de mogelijkheid te bieden om duurzaamheidsdoelen te realiseren. In het toekomstbeeld is de volgende ambitie gesteld: het openbaar vervoer (OV) maakt samen met de fiets en de auto onderdeel uit van een geïntegreerd en uitstootvrij systeem waarmee bewoners en bezoekers snel, milieuvriendelijk en efficiënt van deur-tot-deur kunnen reizen.

Het OV Toekomstbeeld 2040 is uitgewerkt in een Voorkeursnetwerk 2040. Het voorkeursnetwerk bestaat uit een samenstel van verbindingen waarover het OV (HOV-bus, tram metro en trein) met een bepaalde kwaliteit (snelheid en frequentie) wordt afgewikkeld. Het voorkeursnetwerk is gedifferentieerd en maakt onderscheid naar verschillende typen gebieden. Om de gestelde ambitie te verwezenlijken zijn ook voorstellen gedaan voor het verbeteren van het HOV-bus- en tramnet en de lightrail. Het gaat in het algemeen over het opwaarderen van bestaande verbindingen door het toevoegen van kleine infraverbeteringen, zodat snelheids- en betrouwbaarheidsverhoging (rijtijdwinst) mogelijk wordt. Ook zijn enkele nieuwe HOV-busverbindingen voorzien zoals Noordwijk-Schiphol en een nieuwe verbinding over de Schinkel.

Conclusie
De nieuwe HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol is benoemd in het Regionaal OV-Toekomstbeeld 2040 Noord-Holland en Flevoland, waarmee dit plan aansluit bij dit beleidskader.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA)

Beleidskader
Op 12 december 2017 is het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam (VRA) vastgesteld door de regioraad van de VRA. Het beleidskader geeft richting aan de activiteiten en investeringen van de
VRA voor de komende jaren aan hand van vijf strategische opgaven:

1. Van modaliteit naar mobiliteit: een betere integratie van de verschillende vervoerwijzen;
2. Naar een CO_2-neutraal mobiliteitssysteem: meer aandacht voor duurzaamheid en leefbaarheid;
3. Een prettige en veilige reis: meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie;
4. Mobiliteit en omgeving passen bij elkaar: meer aandacht voor inpassing en ruimtelijke kwaliteit;
5. Nabijheid van dagelijkse activiteiten versterken: ondersteuning van verdichtingsopgaven.

Beschouwing
Dit PIP maakt de realisatie van het HOV-tracé tussen Noordwijk en Schiphol mogelijk. Hierbij wordt een busbaan aangelegd en daarnaast een gescheiden doorfietspad. In de realisatie van de brug over de Ringvaart wordt tevens voorzien van een gescheiden voetpad. Dit voetpad wordt ook na de brug verder doorgetrokken. Dit sluit aan op de eerste strategische opgave waarin dient worden gewerkt naar een betere integratie van verschillende vervoerwijzen. Daarnaast maakt het tracé onderdeel uit van het R-net systeem. R-net staat voor betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer in de Randstad. Daarmee sluit het planinitiatief aan op de derde strategische opgave in het kader van een prettige en veilige reis met meer aandacht voor comfort, beleving, veiligheid en informatie. Ook zal de lijn bijdragen aan de verdichtingsopgave. De gemeente Haarlemmermeer is enorm gegroeid en heeft te maken met problemen in de bereikbaarheid. Deze HOV-verbinding neemt een belangrijke barrière weg door een brug over de Ringvaart en het frequenter laten rijden van bussen die niet meer hoeven om te rijden via de N207. Voor de inpassing van de HOV-verbinding in de omgeving en om rekening te houden met de bestaande ruimtelijke kwaliteit, is een beeldkwaliteitskader opgesteld. Bij de verder uitwerking van het ontwerp is dit kader leidend, zodat ook voldaan wordt aan de vierde opgave van het beleidskader van de VRA.

Conclusie
Het initiatief voor de realisatie van het HOV-tracé sluit goed aan op het beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040

Beleidskader
De Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 is op 3 maart 2022 vastgesteld. Deze visie helpt om de juiste afwegingen te maken en zuinig en zorgvuldig met de beschikbare ruimte om te gaan. Ook inspireert de visie om opgaven gezamenlijk op te pakken. Het doel van deze omgevingsvisie is een aantrekkelijke leefomgeving, waar inwoners en ondernemers graag deel van uitmaken.

De mobiliteitsopgave
In het hoofdstuk van de thema's en gebieden komen ook de ambities van mobiliteit aan de orde. Mobiliteit is voor de Haarlemmermeer van vitaal belang voor het functioneren van de gemeente. Het is een goed bereikbare gemeente en de waardering voor deze goede verbindingen is onverminderd hoog. Echter, is deze bereikbaarheid de komende decennia niet vanzelfsprekend. Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in de omliggende gemeenten. De druk op verkeers- en vervoersnetwerken zal dan ook toe gaan nemen. Het doel van de gemeente Haarlemmermeer is om de groei van de mobiliteit te faciliteren, gerelateerd aan de ruimtelijke ontwikkelingen.

Beschouwing
De gemeente Haarlemmermeer hanteert drie specifieke aandachtspunten, namelijk:
- Door de sneller economische groei in de metropoolregio, de toenemende verkeersstromen van en naar de luchthaven Schiphol in combinatie met de grote woningbouwopgave, ontstaat er druk op alle verkeersnetwerken. Het zet niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de veiligheid onder druk.
- Behalve de mobiliteit groeit ook de verkeersonveiligheid en de overlast door sluiperverkeer. Daarom kijkt de gemeente opnieuw naar bestaande infrastructuur en wil verkeer zoveel mogelijk weren uit wijken om zo snel mogelijk naar het regionale netwerk te geleiden.
- De gemeente streeft ernaar, ook opgenomen in het beleid van de Vervoerregio Amsterdam, dat het naar een CO2-neutraal mobiliteitssysteem gerealiseerd wil hebben in 2050.

Verder wordt er in het beleid genoemd dat er versterkingen nodig zijn in Haarlemmermeer op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. Hierbij wordt een stevige link met, in de Bollenstreek gewenste versterking van, de oost-west structuur gelegd. Aan deze versterking draagt het planvoornemen betreft de voorliggende HOV-verbinding bij. Deze ontwikkeling zal door de betere doorstroming, als gevolg van de komst van de nieuwe HOV-verbinding, leiden tot een verbetering van het milieu, gezondheid en veiligheid. Denk daarbij aan het ontlasten van de provinciale weg de N207. De gemeente streeft naar een steeds beter gebruikt netwerk van hoogwaardige openbaar vervoerverbindingen waar ook dit planvoornemen in voorziet.

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen noodzaakt om te investeringen in uitbreiding van het openbaar vervoer netwerk. Nieuwe woonwijken en bedrijvenlocaties moeten uitstekend bereikbaar worden gemaakt met OV en HOV-verbindingen, zodat het kwalitatief en in reistijd een goed alternatief is voor het autogebruik. De HOV-verbinding zal het gebruik van het openbaar vervoer daarmee stimuleren. Op die manier ontstaat er keuzevrijheid. Van belang is bijvoorbeeld het investeren in nieuwe HOV-verbindingen om nieuwe ontwikkellocaties te realiseren. Een voorbeeld hiervan is de toekomstige woningbouwlocatie in Lisserbroek-Noord waar de HOV-verbinding in de toekomst deel van gaat uitmaken. Dit biedt de toekomstige bewoners een aantrekkelijke en comfortabele manier op verschillende lijnen naar andere bestemmingen in de regio. Eerst wordt voorzien in een goede HOV-baan om vervolgens dan pas te gaan bouwen. Op die manier hoopt de gemeente Haarlemmermeer grote knelpunten in de toekomst te voorkomen.

Ook zet de gemeente Haarlemmermeer in op het intensiveren van de fiets. Het fietsnetwerk van de gemeente Haarlemmermeer heeft in de basis een potentie om een sterkere rol te spelen voor dagelijkse vervoersbewegingen. Het fietsnetwerk bestaat uit een fijnmazig netwerk op buurt- en wijkniveau dat aansluit op het hoofd- en snelfietsnetwerk (doorfietsverbindingen). Een goed fietsnetwerk vergroot de keuzevrijheid voor inwoners en heeft een positief effect op de gezondheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Niet alleen Hoogwaardig Openbaar Vervoer krijgt een prominente plek binnen het planvoornemen, maar ook de fiets wordt gefaciliteerd binnen de planscope. Dit gebeurt aan de hand van het realiseren van doorfietsroute van Getsewoud via Lisserbroek over de Ringvaart naar Lisse.

Conclusie
Hiermee is het planvoornemen in lijn met de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040.

4.4.2 Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040

Op 18 juni 2021 is het eindrapport 'Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040' vastgesteld. Dit rapport is opgesteld in samenwerking met de gemeente Haarlemmermeer, de Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. Deze partijen willen gezamenlijk en gestructureerd de mobiliteitsopgaven aanpakken in Haarlemmermeer met als doel het toewerken naar een toekomstbestendige verkeers- en mobiliteitsinfrastructuur in 2040. Deze netwerkstudie is opgesteld om een goede beleidsafstemming tussen de drie partijen te verzorgen.

De gemeente Haarlemmermeer vormt de schakel tussen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en de provincie Zuid-Holland. Door deze strategische locatie is een goed functionerend en robuust mobiliteitsnetwerk van lokaal, regionaal, nationaal en zelfs internationaal belang. Omwille van de sterke groei in het aantal inwoners en het aantal banen kent de regio een aantal grote uitdagingen, dit geldt zeker ook op het gebied van verkeer en vervoer. De ontwikkelingen betekenen een aanzienlijke druk op lokale, regionale en bovenregionale bereikbaarheid. De huidige mobiliteitsnetwerken – fiets, openbaar vervoer en autowegen – naderen hun maximale capaciteit met de huidige vervoersstromen. Zonder investeringen in de netwerken worden de knelpunten onhoudbaar en wordt zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid in de regio bedreigd. Het vormt daarmee een risico voor de toekomstige aantrekkelijkheid van Haarlemmermeer en daarmee de MRA-regio.

In het onderzoeksrapport zijn de conclusies van de probleemanalyse verdeeld in zeven specifieke netwerk- en gebiedsopgaven, namelijk:

- Grote netwerken;
- Regionale en (boven)lokale netwerken;
- De kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep;
- Stationsgebied Hoofddorp;
- Schiphol;
- Badhoevedorp;
- De Ringvaartzone.

Elke netwerk- en gebiedsopgave is een complex ruimtelijk vraagstuk op zichzelf en kan niet door één mobiliteitsoplossing worden opgelost. Er zijn daarom concrete oplossingen geformuleerd die voor meerdere probleemstellingen een antwoord kunnen bieden. De volgende negen oplossingsrichtingen zijn geformuleerd:

- Lokaal netwerk voor lopen en fietsen

Het is belangrijk om lopen en fietsen aan te moedigen voor het dagelijks reizen door de infrastructuur en de verkeersveiligheid te verbeteren.

- Deur-tot-deur (elektrisch) fietsen

Het aanmoedigen van de fiets, elektrische fiets en speed pedelec als deur-tot-deur vervoersmiddel voor woon-werk verkeer, inclusief goede fietsenstallingen, het toevoegen en aanpassen van fietsroutes en fietsleaseprogramma's voor werknemers.

- Systeemsprong OV

Een systeemsprong van het openbaar vervoer door het maximaal benutten van de nieuwe metrolijn naar Schiphol en Hoofddorp en het nog sneller en efficiënter maken van het R-net busnetwerk.

- Fiets en OV als één netwerk

De fiets als voor- en natransport faciliteren bij de realisatie van ov-netwerken, door goede fietsroutes naar stations en haltes te realiseren en beschikbaarheid van stallingen en deelfietsen mogelijk te maken.

- Stationsgebied Hoofddorp als aantrekkelijk multimodaal knooppunt

Het stationsgebied Hoofddorp in een bruisend en aantrekkelijk stedelijk gebied transformeren, met uitstekende overstap tussen de verschillende vervoerwijzen.

- Hubs voor deelmobiliteit

Het aanmoedigen van deelmobiliteit door deelprogramma's voor zowel auto als fiets en parkeerhubs in bestaande en nieuwe wijken als mede in werkgebieden.

- Autoreizigers naar OV en fiets aantrekken

De autoreizigers in het openbaar vervoer en op de fiets opvangen die van en naar belangrijke bestemmingen in de regio reizen. Dit kan middels een systeem van P+R en P+B locaties. Ook draagt het verder realiseren en optimaliseren van HOV-verbindingen hier aan bij.

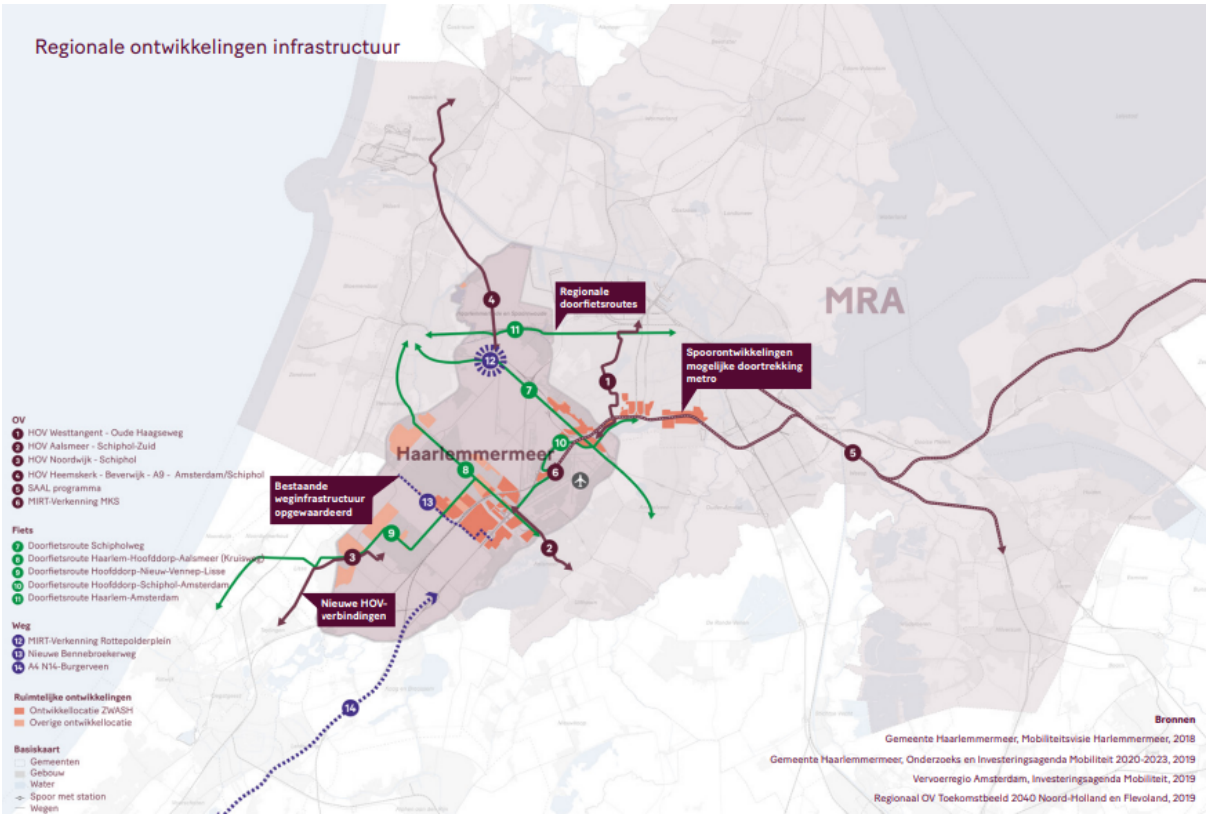
- Robuuste randstructuur weg

Een robuuste wegstructuur met slim gebruik van capaciteit op bestaande wegen en het verbeteren van de leefbaarheid van de kernen in Haarlemmermeer en eromheen.

- Slimme en efficiënte logistiek

Hier wordt er uitgegaan van slimme en duurzame logistiek die toekomstgericht is en die zowel de leefbaarheid als de verkeersveiligheid niet in de weg staan.

Om de oplossingsrichtingen verder vorm te geven is een uitwerking gemaakt van de regionale ontwikkelingen van de infrastructuur. Deze zijn weergegeven in figuur 4-3.



Figuur 4-3: een weergave van de regionale ontwikkelingen van de infrastructuur

Beschouwing

In de regio zijn verschillende uitbreidingen en verbeteringen aan het openbaar vervoernetwerk gepland. In het rapport wordt de geplande HOV-verbinding Schiphol-Noordwijk als voorbeeld aangehaald. Met de komst van deze verbinding zal ook de noordelijke Duin- en Bollenstreek beter door het openbaar vervoer worden bediend. De lijn maakt onderdeel uit van R-net en draagt daarmee bij aan het efficiënter maken van het R-net busnetwerk.

Het openbaar vervoer is de duurzame vervoerswijze voor langere afstanden. Om een zo goed mogelijk OV-netwerk te realiseren waar het openbaar vervoer snel en frequent rijdt, is het geadviseerd voor Haarlemmermeer om een systeemsprong te maken. Om de schaalsprong in woningbouw en

arbeidsplaatsen te kunnen faciliteren is het nodig om ook een schaalsprong te maken in het openbaar vervoer, anders kan de benodigde capaciteit niet worden aangeboden. Voor de ontwikkelgebieden is het sterk aanbevolen dat ze goed en tijdig worden aangesloten op het OV-netwerk. Voor deze gebieden kunnen busbanen worden meegenomen tijdens de ontwikkeling. De gebiedsontwikkeling in Lisserbroek-Noord is hier een goed voorbeeld van.

Het openbaar vervoer moet een goede first en last-mile oplossing aanbieden om met de auto te kunnen concurreren. De combinatie van de fiets en het openbaar vervoer biedt de flexibiliteit van de fiets, maar ook de mogelijkheid om langere afstanden te kunnen afleggen. In het voorliggende tracé van de HOV-verbinding zijn een fietsnetwerk en openbaar vervoer goed op elkaar aangesloten en maken beide onderdeel uit van het plan. Dit zorgt ervoor dat het ook voor autoreizigers interessanter wordt om de auto te laten staan. Op deze manier worden autoreizigers naar het openbaar vervoer en de fiets getrokken.

Conclusie
Het planvoornemen van de voorliggende HOV-verbinding sluit goed aan op de Netwerkstudie Haarlemmermeer 2040.

4.4.3 Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer

Beleidskader
De mobiliteitsvisie Haarlemmermeer is in december 2018 vastgesteld door de gemeenteraad. Mobiliteit is van vitaal belang voor het functioneren van Haarlemmermeer. Haarlemmermeer is een goed bereikbare gemeente. Het behouden van de bereikbaarheid is de komende decennia niet vanzelfsprekend. Het aantal inwoners en ondernemers groeit zowel in Haarlemmermeer als in omliggende gemeenten. De druk op de verkeers- en vervoersnetwerken zal toenemen. Het doel is om de groei van mobiliteit te faciliteren, gerelateerd aan de ruimtelijke ontwikkelingen. De reiziger krijgt hierin keuzevrijheid, hij kan zelf het beste bepalen met welke modaliteit(en) hij het beste zijn reis kan maken. Drie specifieke aandachtspunten in Haarlemmermeer zijn de snelle economische groei in de metropoolregio, de toenemende verkeersstromen van en naar de luchthaven en de versnellingsopgave van de woningbouw in Haarlemmermeer.

In de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer zijn tien ambities benoemd voor het behouden van de bereikbaarheid en mobiliteit:

1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen;
2. Ruimte voor innovatie voor het ‘nieuwe bewegen’;
3. Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst;
4. Bestaande knelpunten in het netwerk oplossen;
5. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving;
6. Veilig bewegen;
7. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies;
8. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, Rijk en bedrijfsleven;
9. Faciliteren van schone en stille mobiliteit;
10. Monitoring en indicatoren.

Beschouwing
De komst van het HOV-tracé zorgt voor een frequentere en betrouwbaardere OV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor krijgen personen meer vrijheid van bewegen en meer vrijheid om een vervoermiddel te kiezen. Door de komst van deze verbinding wordt het openbaar vervoer een aantrekkelijker alternatief. Ook zorgt deze lijn voor een efficiëntieslag met aansluiting op het R-net. Daarmee sluit het plan aan op de eerste twee ambities van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Ook vindt het aansluiting op het vierde punt. Er wordt met dit planvoornemen aandacht besteed aan het verbeteren van een belangrijk knelpunt in de verbinding tussen Noord-Holland en Zuid-Holland. Door te voorzien in een de brug over de Ringvaart wordt een bestaand knelpunt in het netwerk verzacht. De bussen leggen dan immers minder beslag op de omringende provinciale wegen, daar waar de overbelasting van verkeer erg hoog is. Een goede mobiliteit is essentieel voor de regio met een gedeeld belang van de gemeente, de regio, het Rijk en het bedrijfsleven.

Conclusie
Het planvoornemen is in lijn met de Mobiliteitsvisie van de gemeente Haarlemmermeer.

4.4.4 Visie Ringdijk en Ringvaart

Beleidskader
In de Visie Ringvaart en Ringdijk wil de gemeente Haarlemmermeer in samenspraak met direct betrokkenen, bewoners en bedrijven, en de verantwoordelijke overheden de kwaliteiten en kansen van de Ringdijk en Ringvaart beter benutten en zo mogelijk een verbetering of oplossing bewerkstelligen voor de problemen die door de bewoners worden ervaren op het vlak van ruimtelijke kwaliteit, inrichting, gebruik en functioneren.

In figuur 4-4 is de gehele Ringdijk en Ringvaart gesitueerd. Hieruit valt te herleiden dat ook Lisserbroek onder deze visie valt.



Figuur 4-4: Situatietekening Ringdijk van de Haarlemmermeer.

Uit onder andere de resultaten van participatie kwam naar voren dat de veiligheid en leefbaarheid op de dijk de belangrijkste onderwerpen zijn voor de bewoners van de dijk. Daarnaast zijn bewoners trots op hun stuk dijk, ze hebben oog voor de kwaliteiten zoals de herkenbaarheid van de dijk, de uitzichten op het water, de historische bebouwing, de kansen voor recreatie en toerisme, enzovoorts.

De gemeente Haarlemmermeer wil van de Ringdijk en Ringvaart een veilige en aantrekkelijke voordeur van de Haarlemmermeerpolder maken. De basis van de Ringdijk is een veilig en rustige dijk met heldere en gelijke verkeersoplossingen over de hele dijk, mogelijkheden voor passerende boten om aan te leggen en aan wal te gaan. Diversiteit zit in de ligging, de omgeving aan beide zijden van de vaart, de historie en de bijzondere plekken aan de dijk. Dit zijn niet alleen de bestaande parels, maar ook nieuwe plekken die voor elk dorp karakteristiek zijn. Deze ambitie is vertaald in de volgende uitgangspunten:

- Identiteit, historie en herkenbaarheid van Ringdijk en Ringvaart versterken;
- Veiligheid en leefbaarheid op de dijk vergroten;
- Benutten van de kansen voor recreatie en toerisme;
- Verbeteren van de samenwerking tussen de verschillende overheden.

Beschouwing
Met de komst van de brug over de Ringvaart wordt de veiligheid en leefbaarheid voor de bewoners in de omgeving van de Ringdijk verbeterd. Er wordt een betere openbaar vervoer verbinding gerealiseerd met een gescheiden doorfiets- en voetpad. De doorfietsroute en het voetpad worden na de brug over de Ringvaart verder doorgetrokken en zijn daarmee geïntegreerd met het voorliggende planvoornemen. De nieuwe situatie slaat een brug tussen de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland waarmee een betere samenwerking wordt gestimuleerd. Daarnaast sluit de architectuur van de brug naadloos aan op de bestaande bruggen langs de Ringvaart dus wordt ook de identiteit, historie en herkenbaarheid van de dijk versterkt.

Conclusie
De gemeente Haarlemmermeer heeft een viertal ambities. De HOV-verbinding draagt bij aan de realisatie van een aantal van deze ambities en voldoet hiermee aan het beleid van de Ringdijk en Ringvaart.

4.4.5 Beeldkwaliteitsplan 'De verbindende ring'

In juni 2021 heeft de gemeente Haarlemmermeer 'De verbindende ring, beeldkwaliteitsplan Ringvaart en Ringdijk Haarlemmermeer' definitief vastgesteld. Bij deze vaststelling is tevens besloten dat het beeldkwaliteitsplan een onderdeel van en aanvulling is op de nota ‘Harmonisatie gemeentelijke voorschriften welstandsnota’s Haarlemmermeer en Haarlemmerliede en Spaarnwoude’ van de gemeente Haarlemmermeer.

Samenhang
Op en langs de Ringdijk en Ringvaart verandert veel. Denk daarbij aan nieuwe (hoogwaardige) openbaarvervoerlijnen, de vervanging van het aquaduct van de A4, nieuwe fietsbruggen en vervangende nieuwbouw in de aangrenzende dorpen. Het is belangrijk dat deze ontwikkelingen in samenhang met de bestaande Ringvaart en Ringdijk worden ontwikkeld. Voor het kunnen realiseren van deze samenhang is het beeldkwaliteitsplan gemaakt.

Doel en kader voor Welstand
Het beeldkwaliteitsplan wil de gewenste uitstraling van bebouwing en de buitenruimte van de Ringdijk en Ringvaart waarborgen. Het beeldkwaliteitsplan beschrijft tien ambities voor de ruimtelijke kwaliteit van de 60 kilometer lange Ringdijk en Ringvaart. Het plan wordt een onderdeel van de welstandsnota van de gemeente Haarlemmermeer. De welstandscommissie beoordeelt bouwplannen dan op basis van het beeldkwaliteitsplan. De gemeente heeft het plan gemaakt om een kader te hebben om de Ringdijk en de Ringvaart als een geheel te kunnen beschouwen.

Beschouwing

Voor specifiek de HOV-verbinding Lisserbroek-Getsewoud is door de gemeente Haarlemmermeer een inpassingsvisie en beeldkwaliteitsplan inclusief eisen opgesteld. Een inpassingsvisie die zich voegt naar het omliggende landschap alsmede een beeldkwaliteitsplan ten behoeve van de te realiseren ophaalbrug over de Ringvaart.

Ruimtelijk kader en ambitie
Een van de ontwerprichtlijnen voor het ontwerpen van verbindingen onder en over de Ringvaart, is het vormgeven van objecten als een 'familie'. Om het ontwerp van de nieuwe ophaalbrug een familie te laten zijn van de bruggen over de Ringvaart, is er een analyse uitgevoerd van de huidige bruggen. Kenmerkende elementen van verschillende ophaalbruggen zijn bij het ontwerptraject gebruikt om tot de huidige beeldkwaliteit te komen. Zo wordt er voortgeborduurd op de typologie van een 'traditionele' ophaalbrug. De nieuwe ophaalbrug krijgt een technische en industriële uitstraling mee, echter wel in een vormentaal die een weerspiegeling vormt van de tijdgeest. Het ontwerp van de brug is over de Ringvaart is opgenomen in paragraaf 3.2 Ontwikkelingen in deelprojectgebieden.

Conclusie
Voor het hoogwaardige openbaar vervoerverbinding Lisserbroek-Getsweoud is een inpassingsvisie en beeldkwaliteitsplan opgesteld. Op basis hiervan en in verdere nauwe samenwerking met de gemeente is de brug ontwikkeld. Daarmee wordt voldaan aan het gestelde beleidskader.

4.4.6 Visie polderlinten Haarlemmermeer en beeldkwaliteitsplan voor de erven

Polderlinten zijn de lange polderwegen met daaraan bomen, boerderijen, bedrijven en open akkers. Ze zijn kenmerkend voor Haarlemmermeer. En dat wil de gemeente zo houden. Om de linten te beschermen én verder te ontwikkelen heeft de gemeente de visie polderlinten opgesteld. Op 2 juni 2022 heeft de gemeenteraad de definitieve visie vastgesteld.

De polderlinten vormen verbindende stelsels in het landschap van de gemeente Haarlemmermeer. Dat geldt zowel voor de polderlinten van het man-made landschap van de Haarlemmermeerpolder als de noordelijke veenweidepolders langs het Oer-IJ. In de Haarlemmermeerpolder vormen de polderlinten een strak rasterpatroon, in de veenweidepolders een organisch stelsel dat samenhangt met de inpolderingsgeschiedenis. Onder polderlinten wordt de hele zone van weg, bermen, begeleidende beplantingen, waterlopen en erven verstaan. De breedte varieert, maar is voor noord-zuidlinten grofweg 250 meter en voor oost-west linten 100 meter.

De polderlinten dragen bij aan de ontsluiting en waterhuishouding. Ze geven maat en schaal aan het landschap, maken de seizoenswisselingen voelbaar en hebben een prachtige perspectiefwerking. De erven binnen de linten zorgen voor bedrijvigheid en van oudsher liggen er belangrijke ontmoetingsruimten, zoals bij de kerken, scholen en in de dorpscentra.

Oorspronkelijk hingen de polderlinten sterk samen met de agrarische omgeving. De ontsluiting, waterhuishouding, verkaveling en de positie van de erven waren onlosmakelijk met elkaar verbonden. De verstedelijkingsprocessen in de Haarlemmermeerpolder hebben die samenhang deels doorbroken. Delen van de polderlinten zijn gefragmenteerd of 'losgezongen' van hun context. In de noordelijke veenweidepolders staat het beeld van een samenhangend veenweidelandschap nog steeds overeind. Weliswaar is de stedelijke druk hier voelbaar en hebben veel boerderijen een andere functie gekregen maar polderlinten en omgeving vormen nog steeds een hecht ruimtelijk geheel.

De polderlinten in de Haarlemmermeerpolder zijn structurerende lijnen die houvast geven aan vier belangrijke opgaven van deze tijd: de ontwikkeling van een duurzaam watersysteem, meer biodiversiteit, een langzaam netwerk en een aantrekkelijke woon- en werkomgeving. In de polderlinten is er ruimte voor doorontwikkeling. De polderlinten worden opgedikt met extra zones met waterelementen, vegetaties, routes voor langzaam verkeer en bijzondere bouwclusters. Dat zorgt voor polderlinten die ruimtelijk meer in evenwicht zijn met de veranderde omgeving en daar nieuwe relaties mee aangaan. Voorbeelden zijn de polderlinten als onderdeel van ommetjes voor de bewoners van aangrenzende woonwijken en polderlinten die met extra waterelementen bijdragen aan een duurzaam watersysteem. Bij de doorontwikkeling is altijd de karakteristieke lineaire opbouw uitgangspunt. Er wordt gewerkt met parallelle zones van weg, beplantingen, vegetaties en waterelementen die een soort ruimtelijke

streepjescodes in de Haarlemmermeerpolder vormen.

In de noordelijke veenweidepolders ligt het accent meer op landschapsbehoud. Leidend is hier het beeld van een samenhangend veenweidegebied. Belangrijke aandachtspunten zijn het behoud van de karakteristieke dijkprofielen en de uitstraling van de bebouwing en erfbeplantingen. De IJdijk krijgt aan de zijde van het voormalige IJ een begeleidende zone van water- en moerasvegetaties.

De uitgezette koers voor de polderlinten pakt in de verschillende delen van de gemeente anders uit. Elk deelgebied vraagt om specifieke aanpak. In de stedelijke gebieden gaat het om de ontwikkeling van brede parkachtige zones, in agrarische gebieden om smallere zones die dienstbaar zijn aan het landbouwkundige gebruik. De polderlinten en de veranderde omgeving beïnvloeden elkaar wederzijds en gaan een symbiose aan. De polderlinten geven de herkomst van de polder aan en zijn trotse dragers van het landschap.

Zo werkt de gemeente aan mooiere en sterkere polderlinten, de trotse dragers van het landschap.

Conclusie
Binnen het plangebied vormen de Lisserweg en de IJweg twee polderwegen. Eerstgenoemde functioneert als dwarsweg en de IJweg functioneert als noord-zuid weg. Het tracé van de HOV-baan kruist alleen de IJweg net ten zuiden van de N207. Voor deze weg is de ambitie om deze af te waarderen voor autoverkeer en meer ruimte te bieden voor (recreatief) fietsverkeer. Daarnaast geldt de voorkeur om gelijkvloerse kruisingen te realiseren. Langs de IJweg wordt een vrijstaand fietspad gerealiseerd. De HOV-baan kruist daarnaast de IJweg gelijkvloers. Het ontwerp sluit daarmee aan bij de ambities uit de Visie polderlinten.

4.5 Eindconclusie beleidskader

Geconcludeerd wordt dat de HOV-verbinding met de brug over de Ringvaart in lijn is met het beleid en de regels van het Rijk, de provincie Noord-Holland, de regio en de gemeente Haarlemmermeer.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

In het kader van de provinciale besluitvorming dient bij een PIP door middel van een integrale ruimtelijke benadering nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de consequenties van het plan voor de omgeving en omwonenden. Het bevoegd gezag is namelijk verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. De effecten op de leefomgeving worden in dit hoofdstuk door middel van de bespreking van diverse omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen. Hiermee wordt tevens de uitvoerbaarheid van dit PIP aangetoond. De omgevingsaspecten die in dit hoofdstuk aan bod komen, zijn:

- Algemene m.e.r.-(beoordeling)plicht;
- Bedrijven en milieuzonering;
- Verkeer en parkeren;
- Luchtkwaliteit;
- Stikstofdepositie;
- Geluidhinder;
- Externe veiligheid;
- Bodemkwaliteit;
- Water;
- Ecologie;
- Archeologie en cultuurhistorie.

5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

Wettelijk kader
Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor of een besluit neemt over projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r.

Hierbij geldt de omvang van een project als richtwaarde, en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is vrijwel altijd een toets noodzakelijk of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect.

De m.e.r.-plicht ontstaat ook als significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van de activiteiten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, en het voornemen mogelijk wordt gemaakt in een bestuursrechtelijk of wettelijk voorgeschreven kaderstellend plan.

Beschouwing
De HOV-baan is bestemd voor het busverkeer. Eerst is beoordeeld of de activiteiten voorkomen in de C- of D-bijlagen van de het Besluit m.e.r. 1994 en of de activiteiten de (indicatieve) drempelwaarden overschrijden. De realisatie van een busbaan komt niet als activiteit voor in de C- en D-lijst van het Besluit m.e.r.. Derhalve is geen sprake van een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit en is ook een (vormvrije) mer-beoordeling niet noodzakelijk. Een deel van de busbaan zal in de toekomst openbaar worden gesteld voor het overige, openbare verkeer ten behoeve van de woningbouwontwikkeling Lisserbroek Noord. Dit wordt in apart ruimtelijk besluit mogelijk gemaakt en maakt geen onderdeel uit van dit inpassingsplan.

Onderhavig inpassingsplan maakt de (milieubelastende) activiteit mogelijk middels een eindbestemming. Het bestemmingsplan betreft daarmee een besluit. Het wijzigen van het gebruik van de gronden resulteert in een toename van verkeersbewegingen als gevolg van het busverkeer. Uit de stikstofberekening voor de gebruiksfase is gebleken dat significant negatieve effecten op Natura

2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Voor de realisatie van de busbaan zijn fysieke werkzaamheden nodig, waarbij brandstof aangedreven (bouw)materieel wordt ingezet en verkeersbewegingen nodig zijn die stikstofemissie veroorzaken. Uit de stikstofberekening voor de realisatiefase is gebleken dat stikstofdepositie op omliggende Natura 2000-gebieden plaatsvindt. Met (gedeeltelijke) de inzet van elektrisch materieel kan deze stikstofdepositie worden voorkomen. Zie ook de toelichting in paragraaf 5.9.1. Een toename van stikstofdepositie kan daarbij op voorhand worden uitgesloten en is geen sprake van een mogelijke m.e.r.-plicht.

Conclusie
De voorgenomen activiteiten komen niet voor in het Besluit m.e.r. en significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kunnen worden voorkomen door de gedeeltedelijke inzet van elektrisch materieel. Het is niet nodig een m.e.r.-procedure te voeren en/of een milieueffectrapport (MER) op te stellen voor dit inpassingsplan.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Inleiding
Zowel in de ruimtelijke ordening als in het milieubeleid is het nastreven van een goede kwaliteit van het leefmilieu belangrijk. Dit dient te worden gehandhaafd of te worden bevorderd. Een onderdeel om dit te toetsen bij een planvoornemen is het aspect bedrijven en milieuzonering. In de onderstaande tekst wordt het initiatief hierop getoetst.

Wettelijk kader
In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet bij een nieuw initiatief rekening worden gehouden met de belangen van gevestigde bedrijven en met een goed woon-en leefklimaat van de omgeving. Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft hiervoor een handreiking opgesteld: de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' (2009). Hierin zijn afstanden opgenomen voor verschillende vormen van hinder, zoals geur, stof, geluid en gevaar.

Beschouwing
Wanneer er wordt gekeken naar dit inpassingsplan van de HOV-verbinding, dan maken de bestemmingen in de toekomst:

- Geen functies mogelijk die het aanvaardbaar woonklimaat in het gedrang brengen;
- Geen functies mogelijk die bedrijven gaan belemmeren in hun bedrijfsvoering.

Omdat er geen woningen of bedrijven mogelijk worden gemaakt in dit inpassingsplan, hoeft er geen onderlinge belangenafweging tussen bedrijven en woningen plaats te vinden. Daarnaast is er een geluidsonderzoek gedaan op het effect met de komst van de HOV-verbinding op de directe omgeving. Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB bij gevoelige objecten niet overschreden zoals ook staat omschreven in het geluidsonderzoek van paragraaf 5.5 Geluidhinder. Daarom treden er geen nadelige effecten op in het kader van geluid. Verder worden er ook geen bedrijven belemmerd in hun bedrijfsvoering bij de realisatie van de HOV-verbinding.

Conclusie
Het plan is vanuit bedrijven en milieuzonering bezien uitvoerbaar.

5.3 Verkeer en parkeren

Inleiding
In het belang van een goede ruimtelijke ordening moet sprake zijn van een aanvaardbare afwikkeling van alle soorten verkeer. Bij ruimtelijke plannen dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen. Daarnaast moet een

plan borgen dat er voldoende parkeergelegenheid is en dat er geen onevenredige parkeerdruk op straat ontstaat.

Beschouwing

Verkeer
Er zullen ongeveer 160 bussen per etmaal over de HOV-baan gaan rijden, dit zijn 80 bussen per richting. Deze bussen zijn deels afkomstig van een reeds bestaande buslijn die nu over omliggende wegen van het projectgebied rijdt. In dat kader is de HOV een verbetering van de verkeerssituatie omdat deze bussen niet meer over dit bestaande wegennet zullen rijden. Daarmee wordt de verkeersdruk op deze wegen verminderd. Het ontwerp van de nieuwe busbaan zal voldoen aan de richtlijnen die gelden ten aanzien van verkeersveiligheid, zodat een veilige verkeerssituatie ontstaat, met name op de kruisingen.

Parkeren
Er gaan 10 parkeerplaatsen verloren aan de Hillegommerdijk als gevolg van de realisatie van de HOV baan en de brug over de Ringvaart, zie onderstaande figuur.



Figuur 5-2: Situatie tekening vervallen parkeerplaatsen (rode kaders) en te slopen woningen (oranje kaders)

Of dit leidt tot een verhoogde parkeerdruk is af te leiden uit de parkeernota van de gemeente Haarlemmermeer.

Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer
De gemeente Haarlemmermeer heeft op 6 februari 2018 het 'Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018' vastgesteld. Deze parkeernota van de gemeente Haarlemmermeer gaat uit van de CROW-publicatie 317. Eerst wordt bepaald in welk gebiedstype het plangebied valt en welke verstedelijkingsgraad van toepassing is. Volgens de parkeernota valt Lisserbroek in matig stedelijk gebied. De Hillegommerdijk kan nader gespecificeerd worden als 'rest bebouwde kom'. De CROW-normen houden een bandbreedte aan met een minimum, gemiddeld en maximum parkeernorm. Voor de berekening van het passende parkeeraanbod binnen deze bandbreedte moet naast het gebiedstype ook rekening gehouden worden met de afstand tot een HOV-halte of treinstation. De nieuwe HOV-halte komt binnen de bouwenvelop van de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek Noord, op ca. 650 meter afstand. Dit betekent dat de gemiddelde parkeernorm aangehouden moet worden. In conclusie houdt dit in dat voor het bepalen van de parkeernorm de onderstaande gebiedstyperingen gehanteerd dienen te worden:

- Matig stedelijk gebied;
- Rest bebouwde kom;
- Gemiddelde bandbreedte (parkeernorm).

Om te bepalen wat de gevolgen op de parkeerdruk zijn als gevolg van de verwijdering van de 10 parkeerplaatsen is de eerste stap om te bepalen wat het gevolg van de sloop van de drie woningen is. Het gaat om 2 twee-onder-een-kap woningen en 1 vrijstaande woning.

De CROW-normen die hierbij horen staan in tabel 5-1 en 5-2. De betreffende parkeernomren zijn met rood aangegeven. Het gaat hier om een matig stedelijk gebied in rest bebouwde kom. Voor het

berekenen van de parkeernorm dient vervolgens de maximale parkeernorm te worden gehanteerd.

Tabel 5-1: Parkeernormen behorend bij vrijstaande koopwoningen (bron: CROW)

Koop, huis, vrijstaand									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,9	2,7	
Sterk stedelijk	1,2	2,0	1,4	2,2	1,7	2,5	2,0	2,8	
Matig stedelijk	1,4	2,2	1,5	2,3	1,8	2,6	2,0	2,8	
Weinig stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	0,8 - 1,7% per woning
Niet stedelijk	1,4	2,2	1,7	2,5	1,9	2,7	2,0	2,8	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Tabel 5-2: Parkeernormen behorend bij een twee-onder-een-kap woning (bron: CROW)

Koop, huis, twee-onder-een-kap									
	Parkeerkencijfers (per woning)								
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel oplaadpunten
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	1,0	1,8	1,2	2,0	1,5	2,3	1,7	2,5	
Sterk stedelijk	1,1	1,9	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	
Matig stedelijk	1,3	2,1	1,4	2,2	1,7	2,5	1,8	2,6	
Weinig stedelijk	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	1,8	2,6	0,8 - 1,7% per woning
Niet stedelijk	1,3	2,1	1,6	2,4	1,8	2,6	1,8	2,6	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

Bij de vrijstaande woning hoort een parkeernorm van 2,6 parkeerplaatsen. Deze te slopen woning heeft een eigen oprit met een garage. Voor de twee-onder-een-kap woningen geldt een parkeernorm van 2,5 parkeerplaatsen per woning. Hiervan heeft 1 woning een eigen oprit, zonder garage.

Parkeerplaatsen op eigen erf bij woningen worden echter niet altijd benut. Er zijn gevallen waar bewoners de betreffende parkeerplekken omvormen tot tuin en garages die in gebruik genomen worden als verblijfsruimte. Dit is onwenselijk omdat het resulteert in een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Plekken die wel in stand worden gehouden, worden ook niet altijd gebruikt. Soms is het eenvoudiger om snel even op de straat te parkeren, omdat bijvoorbeeld een andere auto dan niet wordt geblokkeerd. Beide ontwikkelingen zorgen ervoor dat in het geval van parkeren op eigen terrein de betreffende parkeerplaatsen niet volledig worden meegeteld in de berekening van het parkeeraanbod. Dat leidt tot de correctiefactoren in onderstaande tabel, op basis van CROW-publicatie 314.

Tabel 5-3: Correctietabel parkeervoorzieningen

Verschijningsvorm parkeervoorziening	**Theoretisch aantal van 1 verschijningsvorm:**		**Berekeningsaantal van 1 verschijningsvorm:**	
Enkele oprit zonder garage	1	Parkeerplaats	0,8	Parkeerplaats
Lange oprit zonder garage of carport	2	Parkeerplaatsen	1	Parkeerplaats
Dubbele oprit zonder garage	2	Parkeerplaatsen	1,7	Parkeerplaatsen
Garage zonder oprit (bij woning)	1	Parkeerplaats	0,4	Parkeerplaats
Garagebox (niet bij woning)	1	Parkeerplaats	0,5	Parkeerplaats
Garage met enkele oprit	2	Parkeerplaatsen	1	Parkeerplaats
Garage met lange oprit	3	Parkeerplaatsen	1,3	Parkeerplaatsen
Garage met dubbele oprit	3	Parkeerplaatsen	1,8	Parkeerplaatsen

Met deze correctie komt de parkeernorm voor de te slopen woningen op het volgende:

- vrijstaande woning huisnummer 52: afgerond 2 parkeerplaatsen
- twee-onder-een-kap woning huisnummer 55: afgerond 2 parkeerplaatsen
- twee-onder-een-kap woning huisnummer 56: afgerond 2 parkeerplaatsen

Dit zijn in totaal 6 parkeerplaatsen. Van de 10 parkeerplaatsen die verdwijnen horen er dus 6 bij de te slopen woningen. Er worden dus effectief 6 parkeerplaatsen uit de parkeerbalans genomen. De parkeerplaatsen op de Hillegommerdijk worden namelijk voornamelijk gebruikt door omwonenden en bezoekers.

Parkeertelling
Om nader te bepalen of de te verdwijnen parkeerplaatsen geen negatieve gevolgen hebben voor de parkeersituatie ter plaatse, zijn er door Royal HaskoningDHV parkeertellingen uitgevoerd (bijlage 1). De tellingen zijn uitgevoerd op dinsdag 2 februari (tussen 23:00-00:00 uur) en 16 maart 2022 (tussen 22:30-23:30 uur). Het volledige rapport van deze telling is als bijlage 1 aan deze toelichting bijgevoegd.

Lichte toename parkeerdruk
Aan de hand van een acceptabele loopafstand is het onderzoeksgebied bepaald. Het gaat hierbij om de afstand die moet worden afgelegd tussen woningen bij de ontwikkeling en de parkeerplaatsen. Deze loopafstand is tussen een parkeergelegenheid en bestemming is per functie verschillend. In de CROW-publicatie zijn per functie acceptabele loopafstanden voor de verschillende functies opgenomen. Voor wonen geldt een acceptabele loopafstand van 100 meter. Omdat het ook in het voorliggende planvoornemen om de functie wonen gaat is ook in dit onderzoek de afstand van 100 meter aangehouden.

In de onderstaande tabel 5-4 is de huidige parkeerdruk weergegeven.

Tabel 5-4: de parkeerdruk in de huidige situatie

Straat (ter hoogte van huisnummers)	**Gemiddelde bezetting op 22-02 en 16-03 (in eenheden)**	**Capaciteit (in eenheden)**	**Bezettingsgraad (in %)**
Hillegommerdijk 33-74	28,5	43	66%

In de toekomst zullen er naast de te slopen 10 parkeerplaatsen ook 3 woningen worden gesloopt. Omdat er ook 3 woningen worden gesloopt kon worden geconcludeerd dat er slechts 6 parkeerplaatsen effectief uit de parkeerbalans worden onttrokken. Aan de hand van deze gegevens en de parkeertelling van 2 februari is onderstaand de parkeerdruk in de toekomstige situatie weergegeven.

Tabel 5-5: parkeerdruk in de toekomstige situatie

Straat (ter hoogte van huisnummers)	**Bezetting** (-5) **(in eenheden)**	**Capaciteit** (-10) **(in eenheden)**	**Bezettingsgraad (in %)**
Hillegommerdijk 33-74	23,5	33	71%

De bezettingsgraad zal in de toekomstige situatie neerkomen op 71% tegen 66% in de huidige situatie. Er zal sprake zijn van een toename van ongeveer 5 procentpunten. In het ‘Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018’ staat omschreven dat de parkeerdruk door extra parkeervraag niet boven de 85% mag uitkomen. De parkeerdruk zal als gevolg van de HOV-verbinding toenemen, maar blijft onder de maximale grens van 85%. Er hoeft daarom geen compensatie te worden gerealiseerd.

Capaciteit parkeerterrein Narcissenstraat
Nabij de Hillegommerdijk is aan de Narcissenstraat een parkeerterrein gesitueerd. Deze valt in de straal van 100 meter van het plangebied aan de Hillegommerdijk. Dit parkeerterrein heeft de beschikking over 22 parkeervakken. Tijdens de beide tellingen waren slechts 3 van deze parkeervakken bezet. Dit komt neer op een bezettingsgraad van 14%. Op dit moment lijkt het dat de capaciteit van deze locatie niet optimaal wordt benut. Het aanleggen van een verbinding (zoals een voetpad) naar het toekomstig voetpad van de HOV-baan zou de bereikbaarheid van deze parkeerplaats verbeteren. Op die manier zou

de parkeerdruk in de omgeving evenrediger kunnen worden verdeeld.



Figuur 5-3: het parkeerterrein aan de Narcissenstraat in het rode kader ten opzichte van de Hillegommerdijk links

Parkeerplaatsen ijs- en skeelerclub gecompenseerd
De parkeerplaatsen ten behoeve van de ijs- en skeelerclub worden volledig gecompenseerd. Het gaat hierbij om de realisatie van 27 parkeerplaatsen. Deze worden gerealiseerd aan de nieuwe ontsluitingsroute van de ijs- en skeelerclub zoals deze is weergegeven in figuur 3-6.

Bushalte
De bushalte van de HOV-verbinding zal in eerste instantie alleen voor voetgangers en fietsers te bereiken zijn. De twee bushaltes worden daarom voorzien van een fietsenstalling. In de toekomst zal deze halte dienen ten behoeve van de gebiedsontwikkelingsopgave. Daarom is er voor de bushalte geen parkeervraag ten behoeve van autoverkeer opgenomen. Dit valt binnen de scope van de toekomstige woningbouwontwikkeling.

Parkeerterrein recreatiegebied
In de huidige situatie is naast de IJweg een parkeerterrein met 22 parkeerplaatsen gelegen. Als gevolg van de realisatie van de busbaan wordt deze verplaatst. Het aantal parkeerplaatsen wordt in de nieuwe situatie aan de noordzijde van de busbaan teruggebracht. Hiermee wordt voorkomen dat de voetgangers de busbaan moeten oversteken.

Conclusie
De verkeersdruk van omliggende wegen zal door de HOV verminderen, omdat de bussen geen gebruik meer hoeven te maken van het bestaande wegennet. Daarnaast zal er met het ontwerp van de HOV voor worden gezorgd dat de verkeersveiligheid is geborgd. Er worden effectief 6 parkeerplaatsen uit de parkeerbalans van de Hillegommerdijk genomen. Dit zal echter niet tot een significante verhoging van de parkeerdruk leiden. Vanuit verkeer en parkeren zijn er geen belemmeringen voor het plan.

5.4 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader
Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.
Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel

van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden.
Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

De Wet milieubeheer (Wm) biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:
1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
2. het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
3. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
4. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
5. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

Beschouwing
Er is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd dat is bijgevoegd in Bijlage 2 van deze toelichting. Hieronder zijn de resultaten van het onderzoek uiteengezet.

Maximale concentratiewaarden plangebied
Uit de NSL-Monitoringstool zijn de concentraties in een straal van 1 kilometer rond het plangebied verkregen. De maximale concentratiewaarden zijn, voor een drietal zichtjaren, in onderstaande tabel 5-6 weergegeven.

Tabel 5-6: Maximale concentratie waarden rond plangebied uit de NSL-Monitoringstool

Zichtjaar	**Concentratie NO_2 [mg/m³]**	**Concentratie PM_{10} [mg/m³]**	**Concentratie $PM_{2,5}$ [mg/m³]**
Grenswaarde	*40*	*40*	*25*
2019	21,9	17,9	9,9
2020	21,4	17,8	10,3
2021	14,1	15,9	8,5
WHO-advieswaarde	*40*	*20*	*10*

Tabel 5-6 laat zien dat er rond de HOV-verbinding geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ voorkomen en dat de concentraties, met name door strengere emissie-eisen aan wegverkeer, scheepvaart en industrie, in de toekomst zullen dalen tot onder de WHO-advieswaarde in 2030. De maximale concentratiewaarden blijven in elk zichtjaar ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Planbijdrage
De nieuwe HOV-verbinding zal worden aangelegd tussen Lisse en Nieuw-Vennep en leidt tot een blijvende toename in verkeersbewegingen (bussen) tijdens de gebruiksfase. Naar verwachting zullen er maximaal 80 bussen per dag per rijrichting over de busbaan rijden. Realisatie van de busbaan zal tot maximaal 160 passages per etmaal leiden.

De nieuwe HOV-verbinding zal waarschijnlijk ook door bestaande buslijnen gebruikt gaan worden. De betreffende buslijnen en bijbehorende aantallen zijn vooralsnog onbekend. Daarom is (worst case) alleen de beoogde situatie bij volledig gebruik van de nieuwe HOV-verbinding berekend en beoordeeld, zonder rekening te houden met het vervallen van busritten op de huidige routes en bijbehorende effecten.

De toename van de jaargemiddelde NO_2- en PM_{10}-concentraties, als gevolg van de extra bussen, is bepaald met de, door het Ministerie van I&W en InfoMil ontwikkelde, NIBM ('niet in betekenende mate') rekentool (versie april 2022). Deze rekentool berekent de verkeersbijdrage in een worst case situatie. Volgens de huidige planning zal de HOV-verbinding in 2029 in gebruik worden genomen.

In tabel 5-7 zijn de resultaten van de berekening getoond. Hieruit blijkt dat de bijdrage mogelijk in betekenende mate is en dat nader onderzoek noodzakelijk is. Daarom is getoetst of de bijdrage van het project opgeteld bij de heersende achtergrondconcentraties leidt tot een overschrijding van de grenswaarden. De maximale jaargemiddelde NO_2-bijdrage als gevolg van 160 extra buspassages bedraagt 1,76 µg/m3. Deze bijdrage leidt, opgeteld bij de maximale concentraties uit tabel 5-6, niet tot het bereiken van de grenswaarde. Ook inclusief deze bijdrage is er nog een ruime marge over. Voor PM_{10} wordt een toename van 0,12 µg/m^3 berekend. Ook hierbij is er nog een ruime marge tot de grenswaarde. Tevens is uitgegaan van een worst-case scenario, omdat de bussen zijn ingevoerd als zwaar vrachtverkeer. In de praktijk zullen de emissiefactoren lager zijn.

Tabel 5-7: De uitvoer van de NIBM-rekentool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

	Jaar van planrealisatie	2029
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	160
	Aandeel vrachtverkeer	100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**1,76**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,12**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Elektrische bussen
Verder is het aannemelijk dat er in de toekomst elektrische bussen gaan rijden op het tracé Noordwijk-Schiphol. Met deze ontwikkeling zal de uitstoot naar 0 gaan.

Conclusie
Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in en rond het plangebied van de nieuwe HOV-verbinding ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen en dat de concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

De bijdrage van de extra bussen via de HOV-verbinding is bepaald op basis van worst case uitgangspunten en ook inclusief deze bijdrage blijven de jaargemiddelde concentraties in de omgeving ruim onder de grenswaarden. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat de aanleg van de HOV-verbinding tussen Lisse en Nieuw-Vennep op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Daarnaast is de verwachting dat er in de toekomst elektrische bussen zullen worden ingezet.

Het milieuaspect luchtkwaliteit staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

5.5 Geluidhinder

Wettelijk kader
De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

Wegverkeerslawaai
Op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) artikel 74 hebben alle wegen een geluidzone. Uitzondering hierop zijn woonerven en straten met een maximumsnelheid van 30 km/u. Dit geldt dus ook voor het deel vanaf de HOV-brug tot aan de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk. De zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en of een weg binnen of buitenstedelijk is gelegen.

Beschouwing
Resultaten
Aan de hand van een geluidsonderzoek zijn de geluidseffecten van de aan te leggen HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep in beeld gebracht en getoetst aan de wettelijke kaders voor de aanleg van een nieuwe weg. Het doel van het uitgevoerde onderzoek was om te bepalen of er bij de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen, langs de HOV-baan, wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidshinder. Er is in dit onderzoek uitgegaan van dieselbussen. Er is nog niet gerekend met elektrische bussen, dat is op basis van de huidige wetgeving nog niet mogelijk.

Voor de volledigheid is het volledige geluidsonderzoek toegevoegd aan bijlage 3 van de toelichting. In de toelichting is van dit onderzoek onderstaand een samenvatting weergegeven van respectievelijk de resultaten en conclusie.

Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden op de geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied, zie onderstaande afbeeldingen (groen = 48 dB) en bijlage 3 in meer detail.

Maatregelen
Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van de nieuwe busbaan.



Figuur 5-4: resultaten van de geluidsbelasting op de nieuwe busbaan (rekenpunten op geluidgevoelige bestemmingen)



Figuur 5-5: resultaten van de geluidsbelasting nieuwe busbaan (contour <48 dB)

Ten tijde van het uitvoeren van het geluidsonderzoek is nog uitgegaan van het worst-case scenario waarbij er mogelijk sprake zou zijn van een 80 km/h-weg. Dit is nu niet meer het geval.

De nieuwe brug over de Ringvaart
Voor de aanleg van de HOV-baan tussen Lisse en Lisserbroek is een nieuwe brug over de Ringvaart nodig. Bij de uitwerking van het ontwerp van de brug dient gelet te worden dat de geluiduitstraling naar de omgeving tot een minimum wordt beperkt. Zwaardere constructies, zoals beton, worden minder gemakkelijk in trilling gebracht dan bijvoorbeeld staal. Daardoor kunnen ze minder potentieel geluid naar de omgeving afstralen. Verder kunnen voegen bij de overgang van brug naar de weg voor geluidsoverlast zorgen. Gunstig voor wat betreft de geluiduitstraling naar de omgeving is de overgang voegloos uit te voeren.

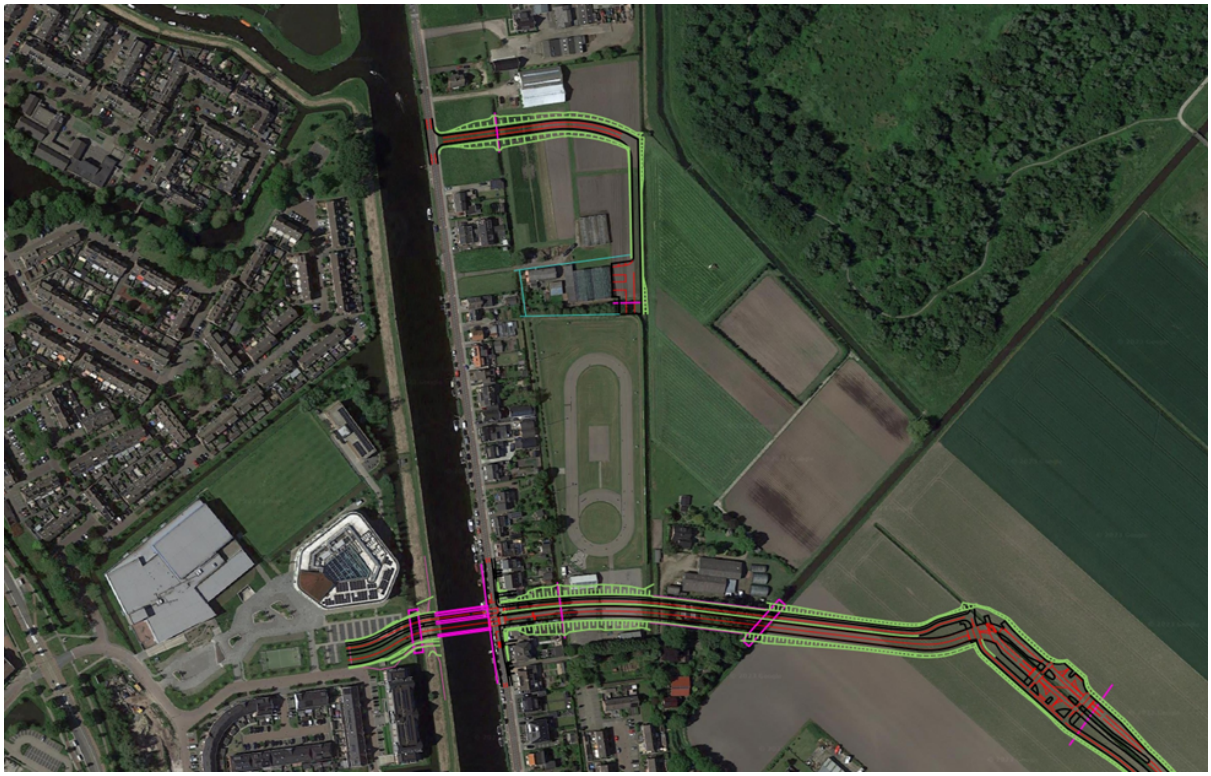
De wijzigingen ter hoogte van de Hillegommerdijk
Ter hoogte van de kruising met de nieuwe busbaan zal de wegas van de Hillegommerdijk in westelijke richting worden verschoven met ca. 1,8 meter, zoals weergegeven in figuur 5-6. Verder is in het ontwerp opgenomen dat de huidige snelheid van 50 km/uur wordt verlaagd naar 30 km/uur en het wegdektype dichtasfaltbeton wordt vervangen door elementenverharding. De prognose is dat de intensiteiten op dit wegvak in de toekomst lager zijn dan in de huidige situatie (pre-corona) vanwege ontwikkelingen in de omgeving, zoals het terugbrengen van de maximum snelheid naar 30 km/h en verkeersmaatregelen in de dorpskern Lisserbroek. Deze wijzigingen aan de Hillegommerdijk zorgen bij elkaar ervoor dat de geluidbelasting in de toekomst ca. 7 dB lager ligt dan de huidige situatie.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt dit beoordeeld als 'goed'.


Figuur 5-6: de wijzigingen ter hoogte van de Hillegommerdijk

De nieuwe ontsluiting bij de ijs- en skeelerclub
Bij de aanleg van de busbaan dient de ijs- en skeelerclub op een andere manier ontsloten te worden. Voornemens is om aan de noordzijde van Lisserbroek deze ontsluitingsweg te realiseren, zie figuur 5-7. De geluidbelasting ten gevolge van deze nieuwe weg is niet hoger dan 48 dB op de omliggende geluidgevoelige bestemmingen, zowel op woning- als op tuinniveau, zie bijlage 3. Cumulatief met de Hillegommerdijk leidt dit niet tot een significante toename.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de situatie met nieuwe ontsluiting beoordeeld als 'goed'.



Figuur 5-7: de wijzigingen ter hoogte van de nieuwe noordelijke ontsluiting

Conclusie
Er zijn voornemens een nieuwe HOV-baan aan te leggen tussen Nieuw-Vennep en Lisse. De nieuwe aanleg van deze weg is getoetst aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Voor de wegen waar een 30 km/uur regime heerst (in de toekomst), zijn de wijzigingen getoetst aan een goede ruimtelijke ordening.

Nieuwe HOV-baan
Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden. Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van deze nieuwe busbaan.

De 30 km/uur wegen
De nieuwe ontsluiting van de ijs- en skeelerclub, de verschuiving van de wegas Hillegommerdijk en het 30km/uur gedeelte van de busbaan krijgen een maximum snelheid van 30 km/h. In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden de wijzigingen aan de 30 km/uur wegen beoordeeld als 'goed'. De ontwikkelingen worden niet gezien als verslechtering van het woon- en leefklimaat voor wat betreft geluid.

Nieuwe brug over de Ringvaart
Bij de uitwerking van het ontwerp en de uitvoering van de brug dient goed gelet te worden dat de geluiduitstraling van de brug tot een minimum wordt beperkt zodat hier geen negatieve geluidseffecten ontstaan bij omliggende woningen. In het partneroverleg op 30 november 2021 is ook afgesproken dat ook voor de brug over de Ringvaart tot even over de kruising van de busbaan met de Hillegommerdijk een maximum rijsnelheid geldt van 30 km/h.

Toekomstig meerijden valt buiten de scope
In dit geluidsonderzoek is alleen gerekend met de busbaan qua profiel. In het kader van het geluidsonderzoek zijn, nadat de woningbouwopgave is gerealiseerd, de toekomstige autobewegingen over het tracé niet meegenomen. Dit valt buiten de scope van dit inpassingsplan en wordt meegenomen in het ruimtelijk plan van de gebiedsontwikkelingsopgave Lisserbroek.

Conclusie
Het plan is niet strijdig met de geluidseisen uit de Wet geluidhinder en is daarom in het kader van geluid uitvoerbaar.

5.6 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan dient een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituatie. Hierbij dienen risicobronnen in het plangebied en in de omgeving ervan in kaart gebracht te worden en getoetst te worden aan de risicomaten plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet vervoer Gevaarlijke Stoffen (Wvgs) de belangrijkste wet. Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is er het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In de regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling. De wetgeving heeft als doel voor de lange termijn om evenwicht te creëren tussen de belangen van het gevaarlijke stoffenvervoer, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die verblijven in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt. Daarnaast zijn er regels opgesteld voor het beheersen van de risico's voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gevaarlijke stoffen vervoeren is risicovol en zorgt dus voor beperkingen voor de ruimtelijke ordening. Er zijn namelijk regels om mensen die dicht bij deze hoofdwegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen wonen of verblijven een beschermingsniveau te bieden. Aan dit beschermingsniveau wordt voldaan als het risico vanuit het vervoer niet hoger ligt dan wat maatschappelijk acceptabel is. Zo mogen er bijvoorbeeld geen huizen gebouwd worden vlakbij transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

Bedrijven met risicovolle activiteiten.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven die een risico vormen voor personen buiten een bedrijventerrein. Het gaat daarbij onder meer om bedrijven die onder het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo) vallen, LPG-tankstations, opslagplaatsen (PGS), ammoniakkoelinstallaties en spoorwegemplacementen. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij kwetsbare objecten en beperkt kwetsbare objecten. Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil die risico's beperken.

Buisleidingen ten behoeve van het vervoer van risicovolle stoffen

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) zijn op 1 januari 2011 in werking getreden. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer (artikelen 5.1 lid 1, 5.2 lid 1, 5.3 lid 1 en 2 en 9.2.2.1) en de Wet ruimtelijke ordening (artikelen 3.37 en 4.3 lid 1 en 2). Het Bevb regelt de taken en verantwoordelijkheden van de leidingexploitant en de gemeenten. De belangrijkste eisen aan bestemmingsplannen zijn:

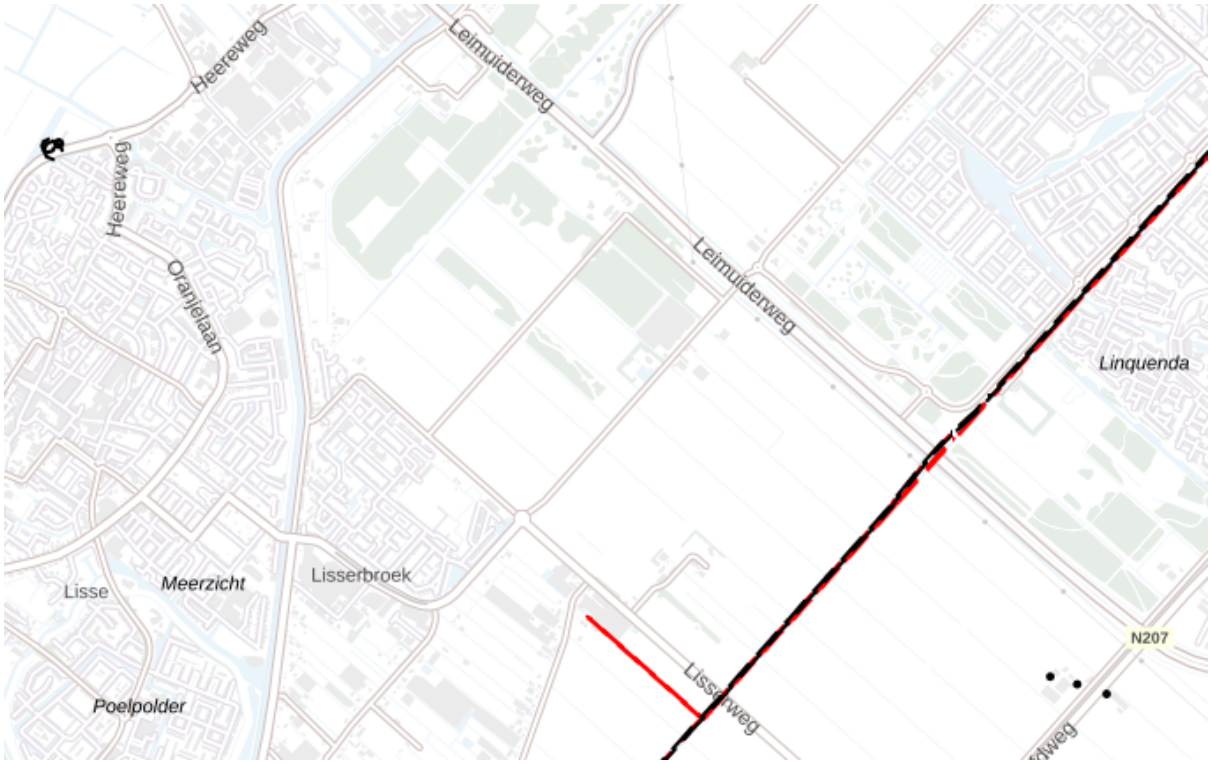
- ruimtelijke reservering voor plaatsgebonden risico en verantwoording van groepsrisico;
- ruimtelijke reservering voor belemmeringenstrook met aanlegvergunningenstelsel;
- de Bevb voorwaarden binnen 5 jaar verwerken in bestemmingsplannen.

Op grond van het Bevb dienen de belemmerende strook (5 meter ter weerszijden van de leiding), de plaatsgebonden risicocontour (10-6) en het invloedgebied van het groepsrisico in acht te worden genomen bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Beschouwing

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Het realiseren van een busbaan zal geen vervoer van gevaarlijke stoffen met zich meebrengen. Vanuit deze invalshoek is dit aspect dan ook niet relevant. Verder kruist het traject ook geen wegen waarover vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk wordt gemaakt. Op korte afstand grenzen er buisleidingen waar gevaarlijke stoffen door worden vervoerd. In de onderstaande figuur zijn met rood de buisleidingen aangegeven en met de zwarte lijn het plaatsgebonden risico 10^{-6} contour.



Figuur 5-8: met de rode lijn zijn de buisleidingen weergegeven, naast het plangebied, waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd en met zwart is de risicocontour aangegeven.

Met de risicocontour 10^{-6} wordt de grenswaarde van de kwetsbare objecten aangegeven. Dit houdt in dat het niet is toegestaan om kwetsbare objecten binnen deze contour te realiseren. De plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} bedraagt voor het HOV-traject 0 meter. Dit is daarom niet van invloed op het planvoornemen.

Groepsrisio
Als gevolg van de komst van het tracé worden er geen kwetsbare objecten gebouwd of verplaatst die gevolgen kunnen hebben voor de hoogte van het groepsrisico nabij een gelegenheidsbron. Het aanleggen van een busbaan is geen kwetsbaar object. Het aspect groepsrisico is derhalve niet relevant.

Op basis van deze gegevens is een nader onderzoek op het gebied van externe veiligheid niet noodzakelijk.

Conclusie
Er zijn op het gebied van externe veiligheid geen belemmeringen waargenomen in het kader van het initiatief. Ook is er geen nader onderzoek noodzakelijk.

5.7 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader
In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende)

bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Beschouwing
In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Royal HaskoningDHV een vooronderzoek bodem uitgevoerd. Dit onderzoek is in Bijlage 4 van deze toelichting toegevoegd. Hieronder zijn de belangrijkste resultaten weergegeven.

Verdachte activiteiten
Zowel in het (recente) verleden als huidige situatie zijn er enkele bedrijven aanwezig (geweest) waarvan de activiteiten potentieel bodembedreigend zijn. De bedrijven grenzen aan of liggen nabij het plangebied. De verwachting is dat de bedrijfsactiviteiten de bodemkwaliteit in het plangebied niet negatief hebben beïnvloed.

Bodemkwaliteit
IIn het dijklichaam van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aanwezig. De bodem in de bebouwde kom van Lisserbroek (dijkzone) bevat in het algemeen licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie. Plaatselijk zijn uitschieters aanwezig tot boven de interventiewaarden. In het gebied vanaf Lisserbroek tot en met de aansluiting met de N207 zijn op basis van de beschikbare informatie in de bodem hooguit licht verhoogde gehalten aanwezig.

Gedempte sloten
Binnen het plangebied zijn meerdere gedempte sloten aanwezig. Onduidelijk is met welk materiaal de sloten zijn gedempt. Derhalve zijn de gedempte sloten verdacht voor verontreiniging (inclusief asbest).

Saneringsnoodzaak
Binnen de gemeente Lisse ter plaatse van de aansluiting op de Sportlaan is een geval van bodemverontreiniging aanwezig. De locatie is gesaneerd door middel van een leeflaag. Ter plaatse van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aangetoond. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient op deze deellocaties rekening te worden gehouden met mogelijke saneringsmaatregelen.

Aanvullend bodemonderzoek
In het kader van de procedure voor het provinciaal inpassingsplan zijn geen bodemonderzoeken noodzakelijk omdat de bodemkwaliteit de uitvoerbaarheid van het plan niet in gevaar brengt. Ten behoeve van grondverwerving en de uitvoeringsfase is bodemonderzoek noodzakelijk om nader inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit en hergebruik/afzetmogelijkheden van de vrijkomende grond.

Conclusie
Binnen de gemeente Lisse ter plaatse van de aansluiting op de Sportlaan is een geval van bodemverontreiniging aanwezig. De locatie is gesaneerd door middel van een leeflaag. Hier zal in het bestemmingsplan in de gemeente Lisse rekening mee gehouden worden.

Ter plaatse van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aangetoond. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient op deze deellocaties rekening te worden gehouden met mogelijke saneringsmaatregelen. Ten behoeve van grondverwerving en de uitvoeringsfase is bodemonderzoek noodzakelijk om nader inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit en hergebruik/afzetmogelijkheden van de vrijkomende grond. Dit is voor dit inpassingsplan nog niet nodig omdat de eventuele sanering van deze plaatselijke verontreiniging de uitvoerbaarheid van het plan niet belemmeren. In het kader van bodemkwaliteit is de aanleg van de HOV baan uitvoerbaar.

5.8 Water

Wettelijk kader
De watertoets is per 1 november 2003 wettelijk verplicht (en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening). De watertoets betekent dat ruimtelijke plannen (waaronder provinciale inpassingsplannen) die vanaf deze datum ter inzage worden gelegd, voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer (bijv. provincie, gemeente of projectontwikkelaar) worden overlegd met de waterbeheerder.

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief).

Hieronder staat een overzicht van de voor het plangebied relevante wet- en regelgevingen en nota's.

Europees:
-Kaderrichtlijn Water (KRW).

Nationaal:
-Nationaal Waterprogramma 2022-2027;
-Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
-Waterwet.

Provinciaal:
-Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027;
-Omgevingsvisie;
-Omgevingsverordening.

Europese Kaderrichtlijn Water
De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die voorschrijft dat de waterkwaliteit van de Europese wateren vanaf 2015 aan bepaalde eisen moet voldoen. Deze richtlijn (2000/60/EG) vervangt een aantal oude richtlijnen, met de bedoeling meer eenheid in de regelgeving te brengen. De minister van Infrastructuur en Waterstaat is eindverantwoordelijk voor de uitvoering van de KRW. Zij is dit mede namens de andere rijkspartijen en in nauw overleg met provincies, waterschappen en gemeenten. In het Bestuursakkoord Water is de samenwerking in het waterbeheer en -beleid tussen deze partijen vastgelegd.

Beschouwing
Voor de realisatie van de HOV is een watertoets uitgevoerd. Deze is in Bijlage 5 van deze toelichting bijgevoegd.

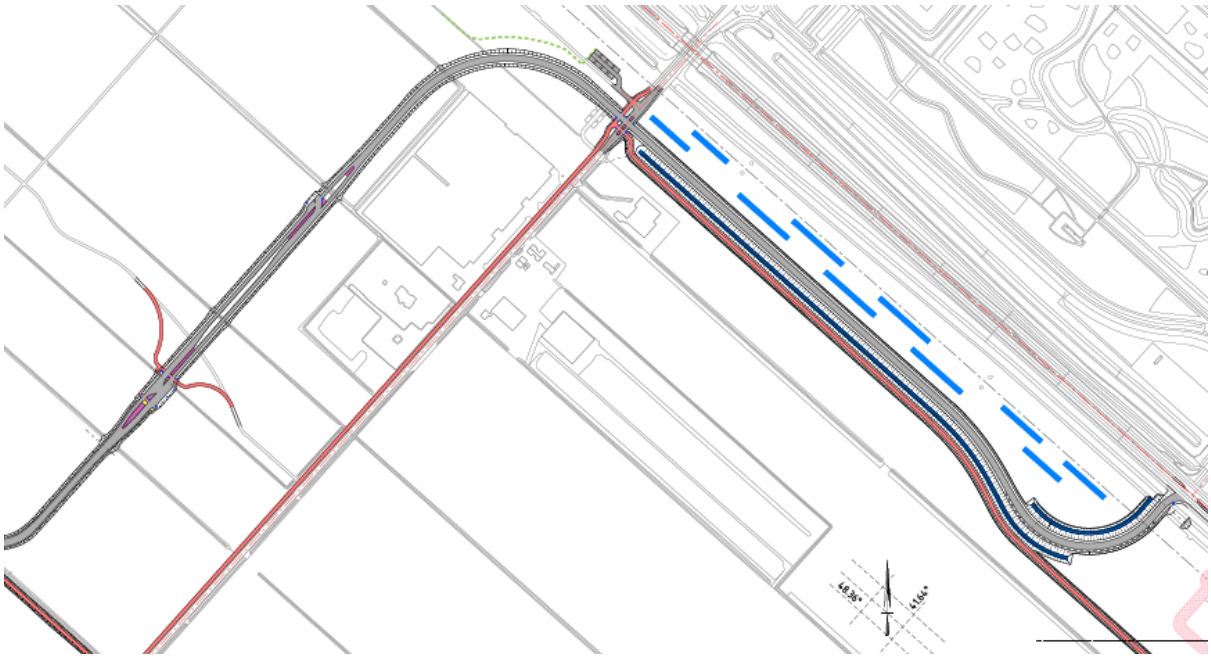
Het HOV-tracé loopt vanaf de Oranjelaan in Lisse, gelegen in de gemeente Lisse, provincie Zuid-Holland. Door middel van een brug kruist het tracé eerst een primaire watergang (binnen gronden van de provincie Zuid-Holland) en vervolgens de Ringvaart met bijbehorende regionale keringen en hun beschermingszone. Vanaf de Ringvaart gaat het tracé verder door de gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland. Aan de oostkant van de Ringvaart kruist het tracé de Hillegommerdijk. Bestaande bebouwing zal hiervoor gesloopt moeten worden.

Het tracé kruist vervolgens de IJtocht (primaire watergang, kenmerk 180-058-00110) alvorens via agrarisch gebied zijn weg te vervolgen. Dit gebied maakt deel uit van de gebiedsenvelop voor de ontwikkeling van Lisserbroek Noord. Het tracé ligt hier over een lengte van ongeveer 650 meter op een secundaire watergang (kenmerk 180-058-05763).



Figuur 5-9: Westelijk gedeelte van het tracé

Vervolgens neemt het tracé een bocht in noordoostelijke richting en zal het enige tijd parallel aan de IJweg lopen. Vlak voor de Middelweg buigt het tracé af en loopt het parallel aan de Leimuiderweg. Het kruist hier een primaire watergang (kenmerk 180-058-00479) en de IJweg. Vlak voor de aansluiting op het kruispunt Leimuiderweg-Getsewoudweg kruist het tracé de Zuidtocht (N207-Zuidtocht, 180-058-07388).



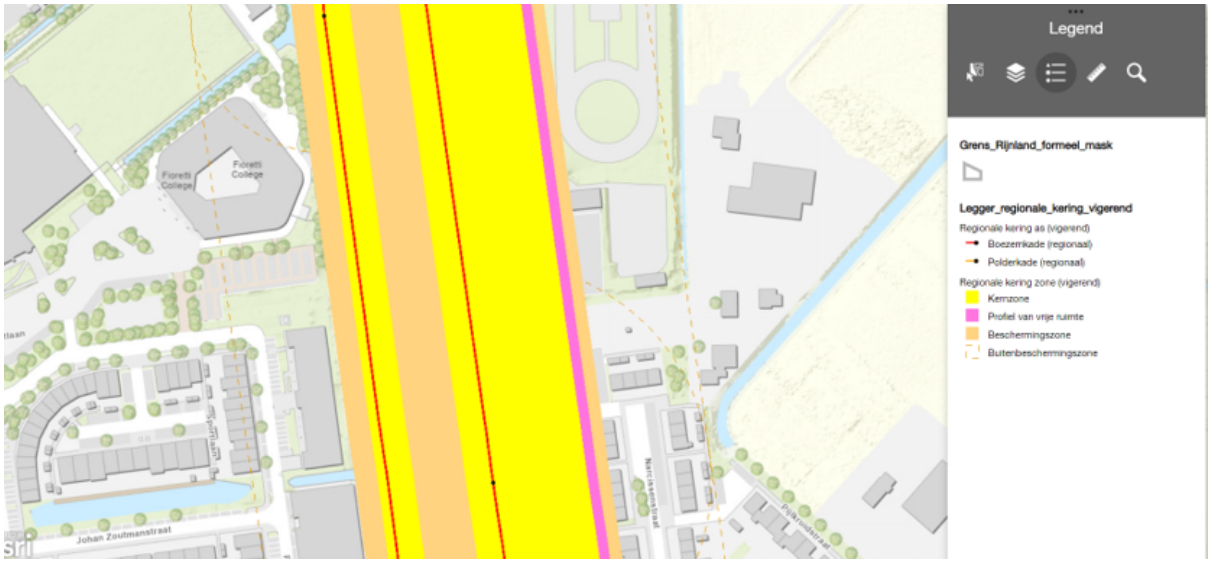
Figuur 5-10: Oostelijk gedeelte van het tracé

Het gehele tracé ligt in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De ondergrond bestaat overwegend uit kalkrijke poldervaaggronden met lichte klei.



Figuur 5-11: De BRO Bodemkaart 2018 geeft aan dat de ondergrond hoofdzakelijk bestaat uit kalkrijke poldervaaggronden met lichte klei. Bron: DINO-loket

Keringen
Bij het kruisen van de Ringvaart kruist de brug 2 regionale keringen en de bijbehorende beschermingszones.



Figuur 5-12: Ligging van de keringen en bijbehorende beschermingszone's langs de Ringvaart. Screenshot uit de legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland

Aan de westzijde van de Ringvaart betreft het de boezemkade van de Meer- en Duinpolder, aan de oostkant betreft het de Hillegommerdijk. De onderhoudsplicht van beide regionale keringen ligt bij de kadastraal eigenaar, buitengewoon onderhoud wordt uitgevoerd door het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Peilgebieden
Het tracé ligt in twee peilgebieden. Westelijk van de Ringvaart (in Lisse) betreft het peilgebied PBS_OR-1.07.2.1 met een vast peil van -1,47 m NAP. De rest van het tracé, oostelijk van de Ringvaart, ligt in zijn geheel in peilgebied PBS_GH-140.08A, met een zomerpeil van -6,17 m NAP en een winterpeil van -6,42 m NAP.

Aanpassingen in het watersysteem
Voor de ontwikkeling van de HOV-verbinding zullen aanpassingen in het watersysteem plaats moeten vinden. Zo worden enkele primaire watergangen gekruist en zullen er secundaire watergangen worden

gekruist en gedempt. De Waterschapsverordening van Hoogheemraadschap Rijnland geeft in deze situaties aan of voor deze activiteiten een vergunningplicht geldt, en aan welke normen deze moeten voldoen.

Kruisingen met het watersysteem
Het tracé kruist de Ringvaart en twee belangrijke oppervlaktewateren (parallel aan de Ringvaart aan de westzijde en de IJtocht aan de oostkant van de Ringvaart). De kruisingen met deze oppervlaktewateren worden uitgevoerd als duikers. Deze duikers hebben in het ontwerp dezelfde breedte als de watergang, van berging van de watergang is hier dus geen sprake.

Voor het aanleggen van een kruising door middel van (demping met) een duiker is voor belangrijke oppervlaktewateren een vergunning vereist. Voor overige watergangen is een meldplicht, wel moet worden voldaan aan minimale eisen met betrekking tot de afmetingen.

Voorwaarden afmetingen van de duiker:
1. De duiker is maximaal 10 meter lang.
2. Bij een watergang tot 4 meter breed is de inwendige diameter van de duiker minstens 60 cm.
3. Bij een watergang tussen de 4 en 6 meter breed is de inwendige diameter van de duiker minstens 80 cm.
4. Bij een watergang tussen de 6 en 8 meter breed, is de inwendige diameter van de duiker minstens 1 meter.

Voorwaarden ligging van de duiker:
5. De afstand tussen de aan te leggen duiker en een naastgelegen duiker, brug of stuw is minstens 5 meter.
6. De duiker wordt zo aangebracht en onderhouden dat in de duiker 1/3 deel lucht en 2/3 deel water aanwezig is ten opzichte van het zomerpeil.
7. De as van de duiker ligt in het midden van de watergang.
8. De duiker wordt horizontaal geplaatst.

Demping
Bij de aanleg van het tracé worden (secundaire) watergangen gedempt. Het dempen van water dient te worden gecompenseerd en is daarnaast gehouden aan enkele voorwaarden.

Bij demping van huidige watergangen dient de aan- en afvoer van water naar aangrenzende gebieden niet te worden belemmerd. Doodlopende watergangen moeten vanaf de kopse kant worden gedempt. Als de demping een versmalling van een watergang betreft dient deze minimaal 4 meter breed te blijven.

Elke demping moet worden gecompenseerd. Compensatie kan plaatsvinden op verschillende wijzen (Waterschapsverordening van Rijnland):
- Een oppervlak water aan te leggen dat minimaal even groot is als het oppervlak van de demping, of;
- Afboeking van een saldo, even groot als het oppervlak van de demping, van de Berging Rekening Courant, of;
- Aantoonbaar extra gegraven water, even groot als het oppervlak van de demping, in de vijf jaar direct voorafgaand aan de datum van de vergunningaanvraag voor de demping.

Aan de compensatie zijn enkele voorwaarden verbonden.
- De compensatie moet voorafgaand aan of tegelijk met de demping worden uitgevoerd.
- Het nieuw te graven water moet in open verbinding staan met de rest van het watersysteem.
- Wanneer een deel van het poldersysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie gebeuren binnen het peilvak waarin de demping plaatsvindt.
- Wanneer een deel van het boezemsysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie binnen 5 kilometer van de locatie van de demping gebeuren.

Het is mogelijk compensatie buiten het peilvak van de demping te realiseren indien het fysiek niet mogelijk is hierbinnen te compenseren en het waterstaatkundig toelaatbaar is om niet binnen het peilvak te compenseren. Als dit het geval is kan een afwijking van de Algemene regel worden aangevraagd.

Alle dempingen vinden plaats in het peilvak oostelijk van de Ringvaart (PBS_GH-140.08A). In het onderstaande overzicht is de dempingscompensatie weergegeven.

Tabel 5-8: Benodigde watercompensatie (toename verharding en dempen bestaand water

	Peilvak Polder (Prov. Noord-Holland) [m2]
Dempen Wateroppervlak	1892
Nieuw Wateroppervlak	7900
Netto Wateroppervlak	6010
Verwijderen verharding	7488
Verwijderen bebouwing	1601
Nieuw verharding	49129
Nieuw bebouwing	0
Verhardingstoename	40040
Compensatiefactor	15%
Te compenseren wateroppervlak tbv verharding	6010
Te kort compensatie wateroppervlakte	0
Overschot compensatie wateroppervlakte	0
Netto compensatie wateroppervlakte	**0**

Toename verharding
Bovenstaande tabel geeft een overzicht van de compensatieopgave binnen het grondgebied van de Provincie Noord-Holland. Afrondingsverschillen zijn in de tabel mogelijk. De aanleg van de HOV leidt tot een uitbreiding van verhard oppervlak van 40.040 m^2 (tabel 5-8). Hiervoor is een vergunning nodig. De algemene regels voor het aanbrengen van verharding zijn als volgt:

- Toename van verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden door het aanleggen van water. Het oppervlak aan te leggen water bedraagt 15 procent van het oppervlak van toegenomen verharding.
- Deze compensatie moet voorafgaand of gelijktijdig aan de ontwikkeling van de HOV-verbinding worden uitgevoerd.
- De compensatie dient plaats te vinden binnen het peilvak waarin de extra verharding wordt aangebracht.

Vanuit het waterschap geldt een compensatiefactor van 15%. Het te compenseren wateroppervlak ten behoeve van de verharding komt daarmee op 6.006 m^2 en afgerond op 6.010 m^2.

De toename van de verharding en de benodigde compensatie is weergegeven in tabel 5-8. Alle compensatie vindt plaats binnen hetzelfde peilvak, zoals is voorgeschreven in de Waterschapsverordening. De beoogde watercompensatie is weergegeven in Bijlage 6 Watercompensatieplan. Met een watervergunning dient de watercompensatie defintief te worden vastgelegd.

Gezien het bovenstaande geldt er voor dit inpassingplan een compensatieplicht. Omdat de nieuwe HOV-baan zorgt voor een toemane aan verhard oppervlakte dient er compensatie in de vorm van water plaats te vinden. Het gaat in dit geval om een oppervlakte van 6.006 m^2. Deze compensatie dient alvorens of tijdens de aanleg van de HOV-baan te worden gerealiseerd. De compensatie is juridisch geborgd in artikel 5.3.2 van de planregels.

Waterkeringen
Tijdens de aanleg van het tracé wordt gewerkt in en om waterkeringen en beschermingszones hiervan. Voor werkzaamheden die invloed hebben op de stabiliteit van de waterkering is een watervergunning noodzakelijk. Werkzaamheden die (tijdelijk) de freatische lijn van de kering beïnvloeden vallen hier ook onder.

Conclusie
Bij de aanleg van het tracé worden (secundaire) watergangen gedempt. Het dempen van water dient te worden gecompenseerd en is daarnaast gehouden aan enkele voorwaarden. Ook zal 15% van de toename aan verharding worden gecompenseerd in de vorm van water. Op die manier wordt voldaan aan de compensatievoorwaarde om de realisatie van de HOV-baan mogelijk te kunnen maken. De compensatie is juridisch geborgd in artikel 5.3.2 van de planregels.

5.9 Ecologie

Inleiding
De voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) beschermde soorten, gebieden en houtopstanden (Natura 2000) alsook het Natuurnetwerk Nederland. Om deze reden is het noodzakelijk om de mogelijke effecten van de ingreep op beschermde dier- en plantensoorten, houtopstanden en gebieden in kaart te brengen. Royal HaskoningDHV (hierna: RHDHV) is door de provincie gevraagd om een natuurtoets uit te voeren.

Wettelijk kader
De bescherming van natuur is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soorten- en gebiedsbescherming is in Nederland geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van nieuwe bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen plant- en dierensoorten op grond van de Wnb. Wanneer uit gegevens dan wel onderzoek blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, kunnen de betreffende bouwwerkzaamheden c.q. activiteit pas kunnen plaatsvinden na ontheffing c.q. vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming.

Er is een natuurtoets gedaan om alle ecologische effecten van het plan in beeld te brengen, zie Bijlage 7 Natuurtoets.

5.9.1 Gebiedsbescherming

5.9.1.1 Natura-2000 gebieden

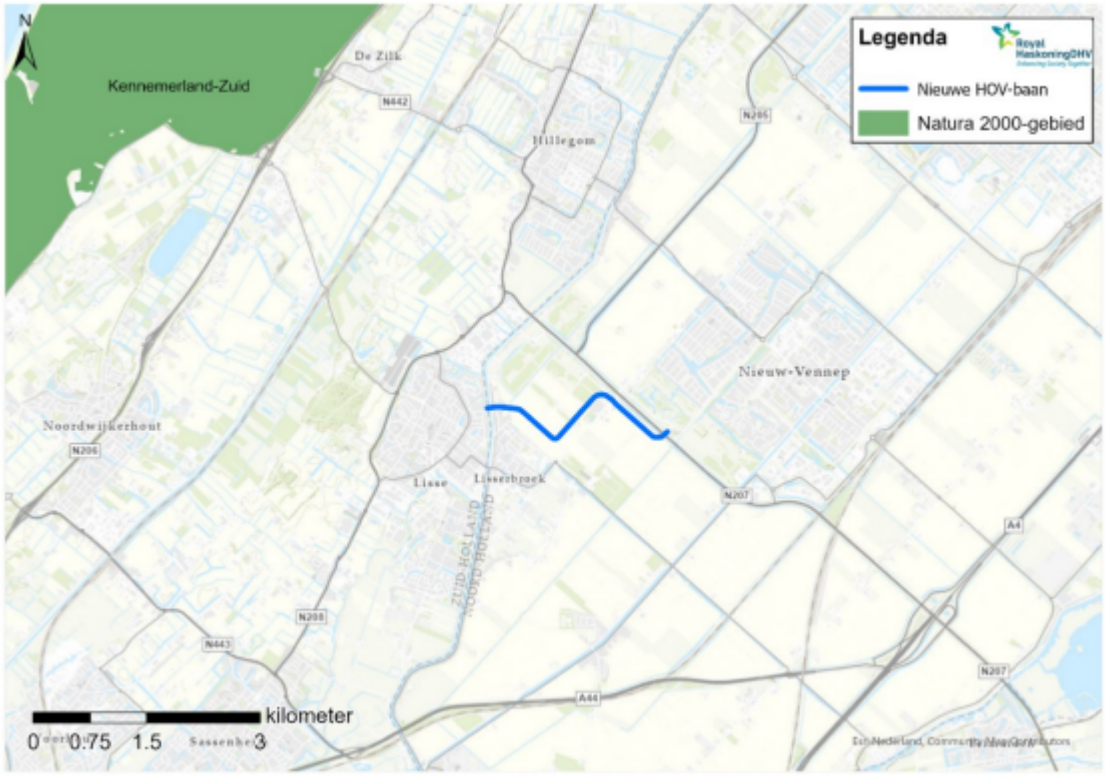
Wettelijk kader
In het kader van de gebiedsbescherming, is ook 'externe werking' een relevante opgave. Niet alleen directe ingrepen in Natura 2000-gebieden kunnen schadelijk zijn voor de instandhoudingsdoelstellingen, ook kan sprake zijn van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen als gevolg van geluid, licht, abiotiek (verdroging, verontreiniging) en andere verstorende factoren. Een heel actueel onderwerp is de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) in werking getreden. Conform de Wet natuurbescherming (Wnb) dient bij activiteiten getoetst te worden of binnen nabijgelegen Natura 2000-gebieden significant negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen optreden. Sinds de uitspraak van de Raad van State van 2 november 2022 over de bouwvrijstelling dienen ook effecten van tijdelijke bouw- en sloopactiviteiten (aanlegfase) onderzocht te worden. Daarnaast kunnen permanente stikstofemissies en bijbehorende

depositie optreden tijdens de gebruiksfase, bijvoorbeeld door emissies die vrijkomen tijdens bedrijfsprocessen en/of een toename van verkeer van en naar een projectlocatie.

Beschouwing
De voorgenomen activiteit leidt niet tot aanvullend ruimtebeslag in en rond Natura 2000-gebieden en grijpt niet in op het regionale grondwater of watersystemen waar enig Natura 2000-gebied onderdeel van is. Hierdoor is geen sprake van storingsfactoren als verdroging of vernatting. Ook is geen sprake van permanente aanpassingen aan de ruimtelijke inrichting van Natura 2000-gebieden. Er doen zich daarom geen storingsfactoren als oppervlakteverlies of versnippering voor. Ook storingsfactoren als veranderingen door populatiedynamiek en bewuste soortensamenstelling doen zich niet voor. De werkzaamheden zijn tijdelijk en lokaal en de afstand van de Natura 2000-gebieden tot het plangebied is dusdanig groot dat indirect negatieve effecten door geluid, licht, trillingen en optische verstoring op voorhand uitgesloten kunnen worden. Dit als gevolg van het gegeven dat emissies van geluid, licht en trillingen, door tussenliggend landgebruik als snelwegen en woonkernen, in combinatie met de afstand, ter plaatse van geen enkel Natura 2000-gebied nog waarneembaar zijn. Daarmee blijven alleen nog de mogelijke storingsfactoren verzuring en vermesting door atmosferische stikstofdepositie over, waarvoor geldt dat significant negatieve effecten niet op voorhand uitgesloten kunnen worden.

Er is een stikstofonderzoek uitgevoerd naar de emissies in de gebruiksfase en realisatiefase van de HOV-verbinding met AERIUS-calculator versie 2022. Dit onderzoek is bijgevoegd in Bijlage 10 van deze toelichting.

Het meest nabijgelegen Natura-2000 gebied is Kennemerland-Zuid, op circa 4 kilometer afstand van het plangebied, zie figuur 5-13.



Figuur 5-13: De locatie van de nieuwe HOV-verbinding en de omliggende Natura-2000 gebieden

Uitgangspunten
Voor de berekeningen van de realisatiefase is uitgegaan dat de realisatie van de verbinding plaatsvindt vanaf oktober 2027 tot en met september 2029. In de AERIUS berekening is echter alleen de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000 gebieden van het zichtjaar 2028 weergeven, omdat er vanuit wordt gegaan dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg gelijk wordt verdeeld over gehele realisatieperiode. Hetzelfde geldt voor de hoeveelheid verkeersbewegingen dat betrekking heeft op de realisatiefase. De benodigde inzet van het materieel is gebaseerd op de kostenraming (SSK) van het

project. Aangenomen wordt dat het bouwverkeer, gedefinieerd als verkeer dat werkmaterialen, mobiele werktuigen en werkers transporteert, zich via de Lisserweg en IJweg naar de N207 beweegt. Doordat het aantal verkeersbewegingen minder dan 250 per etmaal bedraagt gaat het verkeer op de N207 op in het heersende verkeersbeeld. Doordat het plaatsen van de brug een groot onderdeel van het project bedraagt, is er voor het wegverkeer uitgegaan van deze route. De lengte van dit traject is circa 3,7 km bestaande uit wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Voor de gebruiksfase is de huidige planning dat de nieuw aangelegde busbanen vanaf circa 2030 in gebruik worden genomen en wordt dit derhalve als zichtjaar gebruikt. Doordat in latere zichtjaren de voertuigemissie factoren zullen dalen en elektrificatie van het wagenpark zal toenemen, wordt 2030 als worst-case scenario beschouwd. In de opvolgende jaren wordt een lagere stikstofdepositie (of emissie) verwacht. Als worstcase benadering is er voor de stikstofberekening van uitgegaan dat de HOV-lijn 20 uur per dag gaat rijden volgens het schema zoals getoond in tabel 5-9. De bussen over de HOV-verbinding (verkeersaantrekkende werking) zullen naar verwachting een 2-4-6-dienstregeling volgen. Dit houdt in dat er 6 bussen per uur per rijrichting in de spits zullen gaan rijden, 2 in de dalperiode en 4 in de ‘gewone’ uren. Dus totaal 160 bussen per etmaal.

Tabel 5-9: Een overzicht van de busfrequentie HOV Lisse-Nieuw-Vennep tijdens de gebruikersfase

Periode	Tijden van periode	Aantal uren per periode	Aantal bussen per uur	Aantal bussen per dag
Spits	6u - 9u; 16u-19u	6	12	72
Gewoon	9u - 16u; 19u-20u	8	8	64
Dal	5u - 6u; 20u-1u	6	4	24
Totaal				**160**

Onderzoeksresultaten
Op basis van de inzet van de mobiele werktuigen dat er sprake is van een toename van stikstofdepositie van maximaal 0,04 mol. Dit treedt op in zes verschillende Natura 2000-gebieden. Vervolgens is gezocht naar mogelijkheden om deze stikstofdepositie te doen afnemen met de inzet van elektrisch materieel. Daarmee is een nieuwe berekening uitgevoerd. Uit deze AERIUS-berekening voor de aanlegfase blijkt dat de maximale emissie voor het zichtjaar 2028 resulteert in 7,5 kg/j NH_3 en 176,5 kg/j NOx. De stikstofstofdepositie is 0,00 mol/ha/j en leidt dus niet tot een toename van stikstofdepositie in omliggende Natura 2000-gebieden. Hierdoor kunnen significant negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden als gevolg van de realisatie van de HOV-verbinding op voorhand worden uitgesloten. Bij de berekening is voor een deel rekening gehouden met de inzet van elektrisch materieel.

Uit de AERIUS-berekening voor de gebruiksfase is 0,7 kg/j NH_3 en 144,0 kg/j NOx in het betreffende zichtjaar berekend. De totale N-depositie op de omliggende Natura 2000 gebieden binnen 25 km is 0,00 mol/ha/j en leidt daarmee niet tot een toename van stikstofdepositie. Hierdoor kunnen significant negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden als gevolg van het gebruik van de HOV-verbinding op voorhand worden uitgesloten.

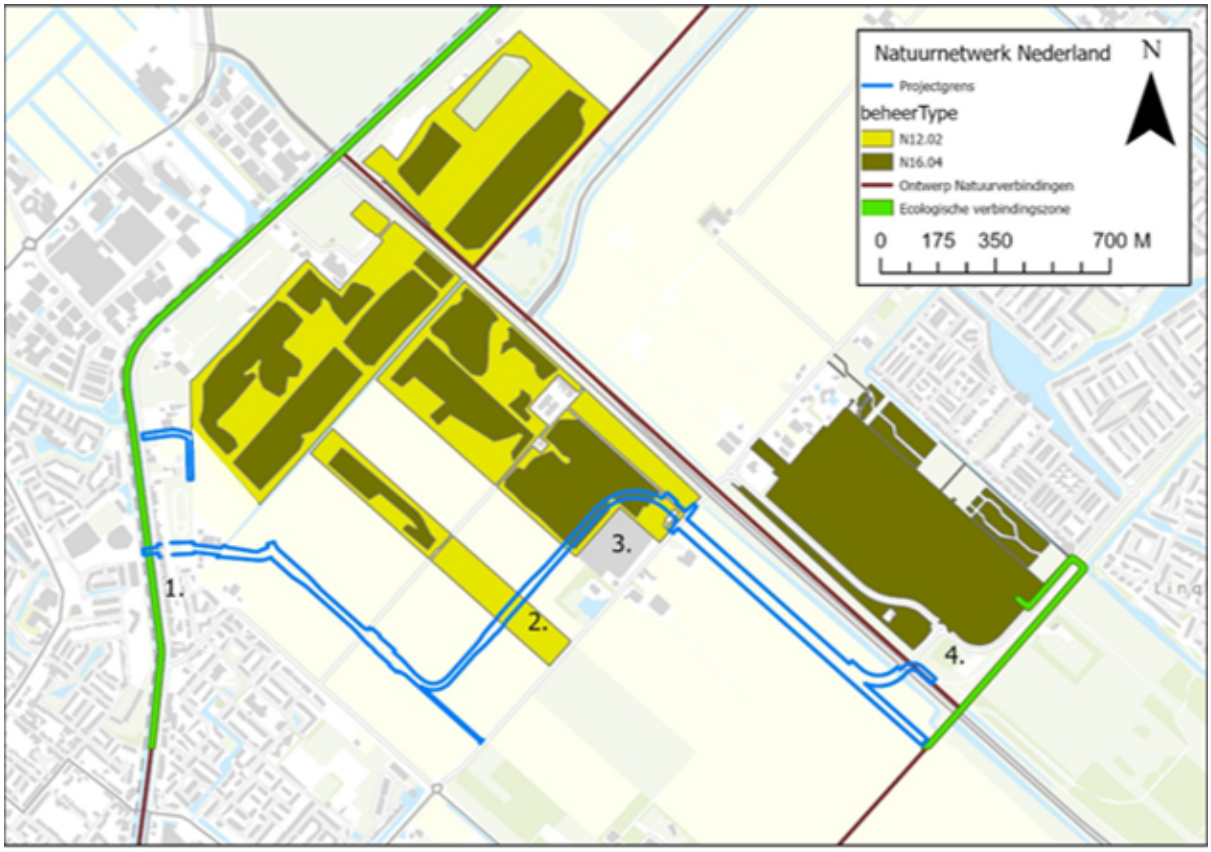
Conclusie gebiedsbescherming Natura 2000
Significant negatieve effecten op de omliggende Natura 2000-gebieden, als gevolg van het in gebruik nemen van het HOV-tracé, kan op voorhand worden uitgesloten. Voor de aanlegfase kunnen negatieve effecten tevens worden uitgesloten, mits gedeeltelijk elektrisch materieel wordt ingezet. Hiermee vormt de stikstofdepositie geen belemmering voor het planinitiatief.

5.9.1.2 Natuur Netwerk Nederland (NNN)

Wettelijk kader
De provincie Noord-Holland zorgt binnen haar gebied voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend ecologisch netwerk, en vormt daarmee onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De provincie heeft daartoe gebieden aangewezen die tot dit netwerk behoren. Tevens wijst de provincie aan deze gebieden natuurdoelen met specifieke wezenlijke kenmerken en waarden toe. De regels voor de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland is in Noord-Holland geregeld in de

Omgevingsverordening NH2020. De relevante artikelen zijn in de bijlagen bij Bijlage 7 toegevoegd (artikel 2.4 tot en met 2.9 en artikel 6.43).

Beschouwing
Op de beoogde locatie van de HOV-baan is ook een NNN-gebied gelegen. Door de ontwikkeling van deze HOV-baan wordt het NNN-gebied aangetast. Het plangebied loopt op twee plekken door NNN-gebied heen en tast daarmee twee beheertypen aan. In figuur 5-14 is deze situatie weergegeven aan de hand van de nummers 2 en 3. De aangetaste NNN-gebieden zijn met rood aangegeven. De donkergroene velden betreffen het beheertype N16.04 vochtig bos met productie en de lichtgroene velden betreffen het beheertype N12.02 kruiden- en faunarijk grasland. Tot slot kruist het plangebied daarnaast op twee plekken de ecologische verbindingszone 'Haarlemmermeer en omgeving'. Dit is weergegeven aan de hand van nummer 1 en 4 in Figuur 5-14.



Figuur 5-14: Ligging van HOV ten opzichte van NNN-gebieden

De HOV-baan kan alleen aangelegd worden als wordt voldaan aan de eisen die de provincie stelt aan ontwikkelingen binnen bestaande NNN-gebieden. Deze eisen zijn opgenomen in artikel 6.43 lid 4 van de Omgevingsverordening NH2020. In paragraaf 4.2.2 is daar al kort op ingegaan met de beschrijving van het provinciale beleidskader. De eisen uit de Omgevingsverordening zijn als volgt:
a. Er moet sprake zijn van een groot openbaar belang;
b. Er zijn geen reële alternatieven;
c. De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Hieronder wordt aangetoond dat er wordt voldaan aan deze eisen.

<u>Groot openbaar belang</u>
De bereikbaarheid en leefbaarheid staan onder druk. De wegen raken vol. Als er nu niet nagedacht wordt over de bereikbaarheid in de toekomst, dan slibt het wegennetwerk steeds verder dicht. Het is van belang dat er slim ingezet wordt op dit vraagstuk met daarbij ook voor "schoon en duurzaam vervoer". Daarom investeert de provincie Noord-Holland, samen met haar partners in openbaar vervoer. Zo wordt gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen mensen en plekken. Het aanleggen van een vrij

liggende busbaan is daarbij niet het hogere einddoel. De HOV-verbinding zorgt er juist voor dat de R-Net bussen vaak, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer profiteert, want er komt meer ruimte voor automobilisten en fietsers.

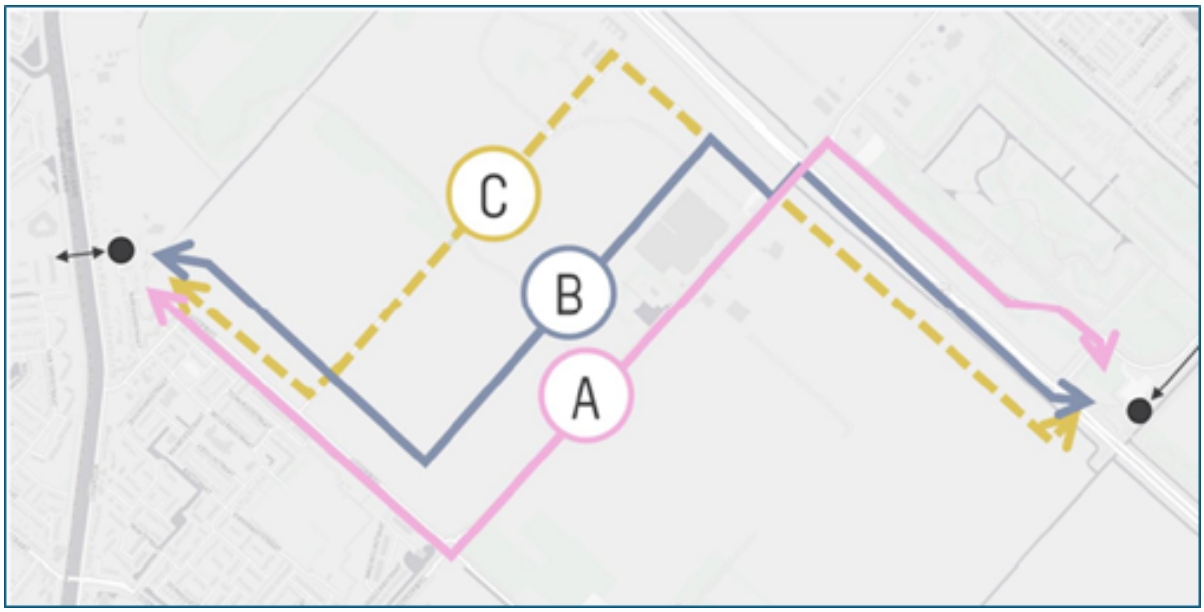
Diverse gemeenten in zowel Zuid- als Noord-Holland krijgen een sterk verbeterde aansluiting op R-Net, door de uitbreiding of aanleg van HOV-haltes. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto en levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van de Duin- en Bollenstreek. Het is nodig om juist nu te investeren om ervoor te zorgen dat straks de bus betrouwbaar en vlot kan doorstromen. Dit zeker in relatie tot de grote woningbouwopgaves in de gemeente Haarlemmermeer. Specifiek geldt dit voor de woningbouwontwikkelingen in Lisserbroek. De HOV en de doorfietsroute zorgen hier voor een alternatief voor andere vervoerswijzen.

Om te voldoen aan de vereiste criteria van R-Net op het gebied van frequentie, betrouwbaarheid en snelheid zijn vrije busbanen op een deel van het traject nodig. Verder krijgt de HOV-bus voorrang op het overige verkeer en kan deze over het nieuwe tracé vlot en ongehinderd doorrijden. De HOV-lijn is niet alleen sneller dan de huidige lijn, maar is vooral een betrouwbaardere vorm van openbaar vervoer.

De reiziger kan hier vaak en stipt op tijd gebruik van maken. Uit de meest recente gegevens van bureau GoudappelCoffeng met betrekking tot de vervoerswaarden blijkt ook dat het aantal reizigers gaat toenemen. Voor fietsers en voetgangers wordt het hier veiliger. Het streven is om parallel aan de HOV-verbinding een nieuw doorfietspad tussen Lisse, Lisserbroek en P+R Getsewoud te realiseren. Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de aan te leggen HOV-verbinding in het kader van een groot openbaar belang is.

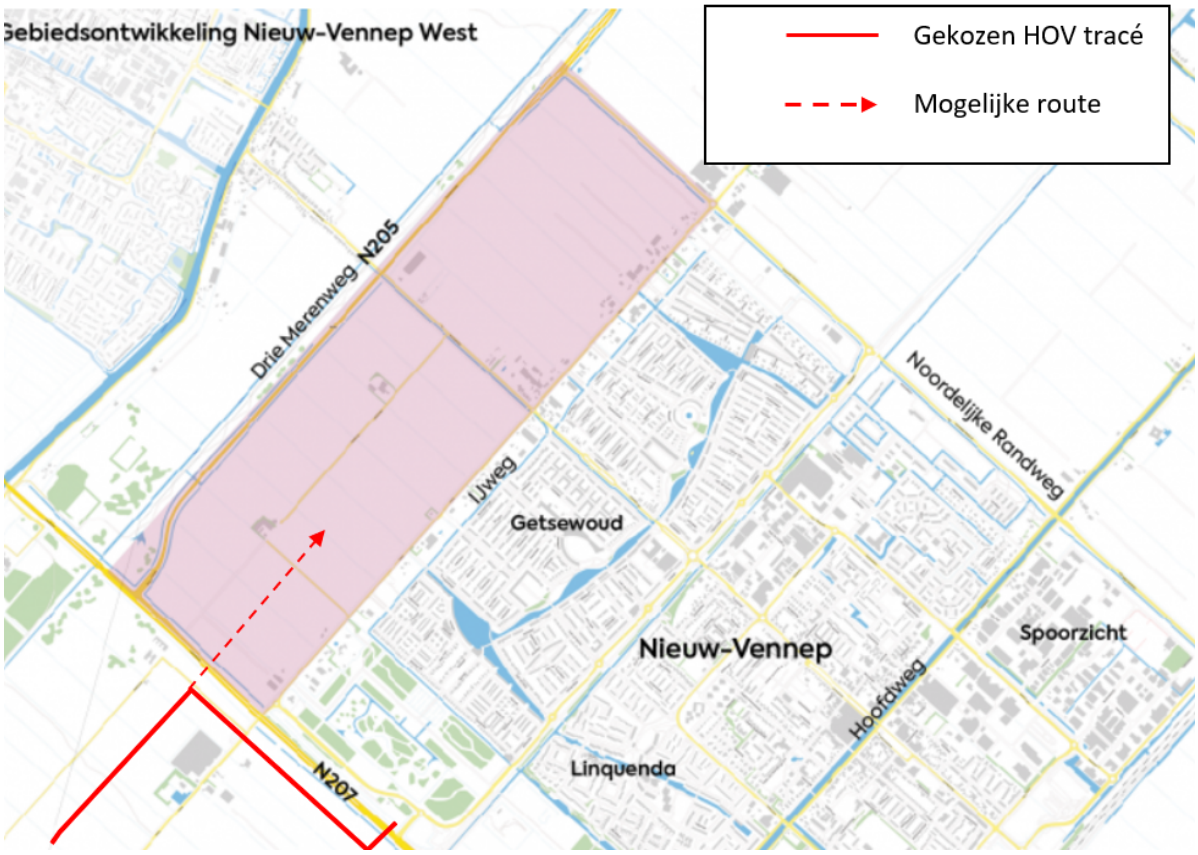
Geen reële alternatieven

Voor de aanleg van de HOV zijn in een eerder stadium 3 verschillende alternatieven onderzocht, zie de ligging van deze varianten in de figuur hieronder.



Figuur 5-15: Ligging van varianten in de tracéverkenning

Voor het deelgebied 'IJweg', waarin de busbaan de NNN-gebieden kruisen is in de variantenafweging onderkend dat het ontwerp ruimtebeslag claimt op NNN. De keuze voor de voorkeursvariant is onder andere gebaseerd op technische mogelijkheden, bestaande belangen en milieueffecten, waaronder natuurwaarden. De belangrijkste overweging is dat met gekozen tracé de busbaan doorgetrokken kan worden richting gebiedsontwikkeling 'Nieuw-Vennep West', zie de figuur hieronder. Dit geeft extra ontsluitingsmogelijkheden voor de wijk met het openbaar vervoer, wat tegemoetkomt aan de mobiliteit- en duurzaamheidsdoelen van de provincie.



Figuur 5-16: Ligging van nieuwe mogelijke route HOV-tracé richting gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West

Verder is gekozen voor een oplossing met zo min mogelijk negatieve effecten voor de omgeving, waarbij een combinatie van varianten B en C (uit figuur 5-15) uiteindelijk is uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Ter hoogte van de NNN-gebieden is er bewust voor gekozen om deze gebieden zo minimaal mogelijk te doorsnijden zodat er ook zo weinig mogelijk natuurgebied verloren gaat. Er is geen reëel alternatief waarbij er geen sprake is van effecten op het NNN-gebied. Tot slot vindt in de gekozen situatie een optimale aansluiting plaats op een potentieel nieuwe HOV-baan zoals deze in figuur 5-16 is weergegeven.

Compensatie

De overblijvende negatieve effecten op het NNN-gebied dienen gelijkwaardig te worden gecompenseerd. De compensatie zal in dit geval plaatsvinden door fysieke natuurcompensatie op gronden met een andere bestemming dan natuur in de nabijheid van het aangetaste gebied, tenzij aantoonbaar is dat dit niet mogelijk is. De overlap van de HOV-verbinding met het NNN-gebied zal daarbij minimaal geheel gecompenseerd worden. Voor de meerwaardebepaling wordt hiervoor een gebiedsvisie gevraagd. Vanuit de provinciale verordening is een inrichtingsplan nodig. Het inrichtingsplan moet voldoen aan:

a. het plan bevat een kaart van een schaalniveau niet groter dan 1:10.000 waarop de locatie waar de fysieke maatregelen plaatsvinden staat aangegeven;
b. de fysieke maatregelen zijn concreet beschreven;
c. in het plan is aangegeven op welke momenten Gedeputeerde Staten de voortgang kunnen beoordelen;
d. het plan bevat een tijdschema voor realisatie van de compensatie waaruit blijkt dat initiatiefnemer de compensatie uiterlijk binnen twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit realiseert, tenzij in een compensatieovereenkomst als bedoeld in artikel 2.8 anders wordt bepaald;
e. het plan beschrijft het jaarlijkse beheer van het gebied en de voorwaarden waaraan een beheerder moet voldoen.

De compensatieopgave

Met de komst van de HOV-baan is er sprake van ruimtebeslag op een bestaand NNN-gebied welke

minimaal geheel gecompenseerd dient te worden. Het planvoornemen voldoet aan de voorwaarden voor aantasting van het NNN-gebied zoals deze in de provinciale Omgevingsverordening zijn opgenomen. Bovenstaand is geconcludeerd dat het een ontwikkeling van groot openbaar belang is, er geen reële alternatieven zijn en dat de aantasting volledig gecompenseerd zal gaan worden. De hoeveelheid vierkante meters aan de benodigde NNN-compensatie is weergegeven in tabel 5-10. Het gaat daarbij om een totale oppervlakte van 49.831 m^2.

Tabel 5-10: de compensatieopgave met betrekking tot de HOV-baan

Natuurbeheertypen	Oppervlakte compensatie
Kruiden- en faunarijk grasland	38.383 m^2 (3,8 ha)
Vochtig bos met productie	11.448 m^2 (1,1 ha)
Totaal te compenseren	49.831 m^2 (4,9 ha)

Onderstaand wordt een korte toelichting gegeven op de twee verschillende beheertypes die dienen te worden gecompenseerd op basis van het planvoornemen van de toekomstige HOV-baan.

Beheertype: Kruiden- en faunarijk grasland (N12.02)
Kruiden- en faunarijk grasland omvat graslanden die kruidenrijk zijn, maar niet tot de schraallanden, vochtig hooiland, zilt grasland en overstromingsgrasland of glanshaverhooiland behoren. Diverse soorten ruigte en struweel kunnen in dit grasland voorkomen. Kenmerkende of bijzondere soorten van schralere beheertypen ontbreken grotendeels binnen Kruiden- en faunarijk grasland, maar graslanden zijn vaak wel rijk aan minder zeldzame soorten. Het beheertype is onder andere van belang voor vlinders en andere insecten, vogels en kleine zoogdieren.

Beheertype: Vochtig bos met productie (N16.04)
Vochtig bos met productie bestaat uit loofbossen die gedomineerd worden door diverse boomsoorten zoals populier, es, esdoorn, beuk, haagbeuk, eik, iep en els. Het is een grotendeels gesloten bos met een weelderige ondergroei. Dit bostype is de productievariant van delen van het haagbeuken- en essenbos en beek- en rivierbegeleidend bos. Het komt voor op matig nat tot matig droge, vrij voedselrijke kleiige tot zandige bodems. Het beheertype is van belang voor diverse faunagroepen zoals broedvogels, dagvlinders en zoogdieren.

Compensatielocatie
Beide beheertype worden op de locatie in onderstaande afbeelding gecompenseerd. Deze locatie heeft een omvang van ruim 50.000 m^2, waarmee voldoende ruimte is voor de compensatieopgave. Deze locatie is gekozen, omdat deze kan fungeren als stapsteen in de ecologische verbindingszone Nieuwerkerkertocht. Het compensatiegebied is opgenomen in dit inpassingsplan.



Figuur 5-17: Compensatielocatie NNN-gebied zoals opgenomen in het inpassingsplan

Compensatieplan

De compensatieopgave is vertaald naar een compensatieplan (Bijlage 8) waarmee wordt onderbouwd dat de ruimtelijk ontwikkeling plaats kan vinden volgens de regels en voorwaarden die gesteld zijn in de vigerende Omgevingsverordening van Noord-Holland. In het compensatieplan is ook beschreven hoe invulling wordt gegeven aan de compensatieopgave voor het ruimtebeslag op het NNN, welke beheertypen op welke locatie worden ontwikkeld en hoe deze beheerd zullen worden.

Invulling compensatielocatie

Op circa 800 m van de locatie van de aantasting van het NNN door de HOV-busbaan is een agrarisch akkerperceel beschikbaar van bijna 5 ha dat grenst aan de Nieuwerkerkertocht. Deze tocht is onderdeel van de Natuurverbinding Haarlemmermeer (ontwerp) dat nog ingericht moet worden. Realisatie van een stapsteen van 5 ha in de natte natuurverbinding biedt een duidelijke meerwaarde voor de soorten als rust- of leefgebied langs de natuurverbinding. Voor het Natuurnetwerk betekent het een versterking van samenhang van natuur en leefgebied voor diverse soorten.

Inrichting compensatiegebied

Het streefbeeld voor het compensatiegebied is realisatie van een brede natuurvriendelijke oever bij de Nieuwerkerkertocht dat landschappelijk en ecologisch aansluit op een nat dynamisch rietmoerassysteem (ca 20-25%) met op de hogere drogere delen kruidenrijke graslanden (circa 50%) met circa 20-25% aan vochtig bos en struiken verspreid over het gebied. Deze variatie aan beheertypen met relatief meer ruimte voor (riet)moeras en kruidenrijke graslanden dan bos biedt een hoge structuurdiversiteit, overgangen van nat naar droog en naar bos. Het biedt ook meer ruimte voor een variatie aan bloemen en planten en diersoorten die afhankelijk zijn van kortere vegetatiestructuren. Een inrichtingsvoorstel voor de verwezenlijking van deze natuurtypen is weergegeven in het compensatieplan.

Beheer

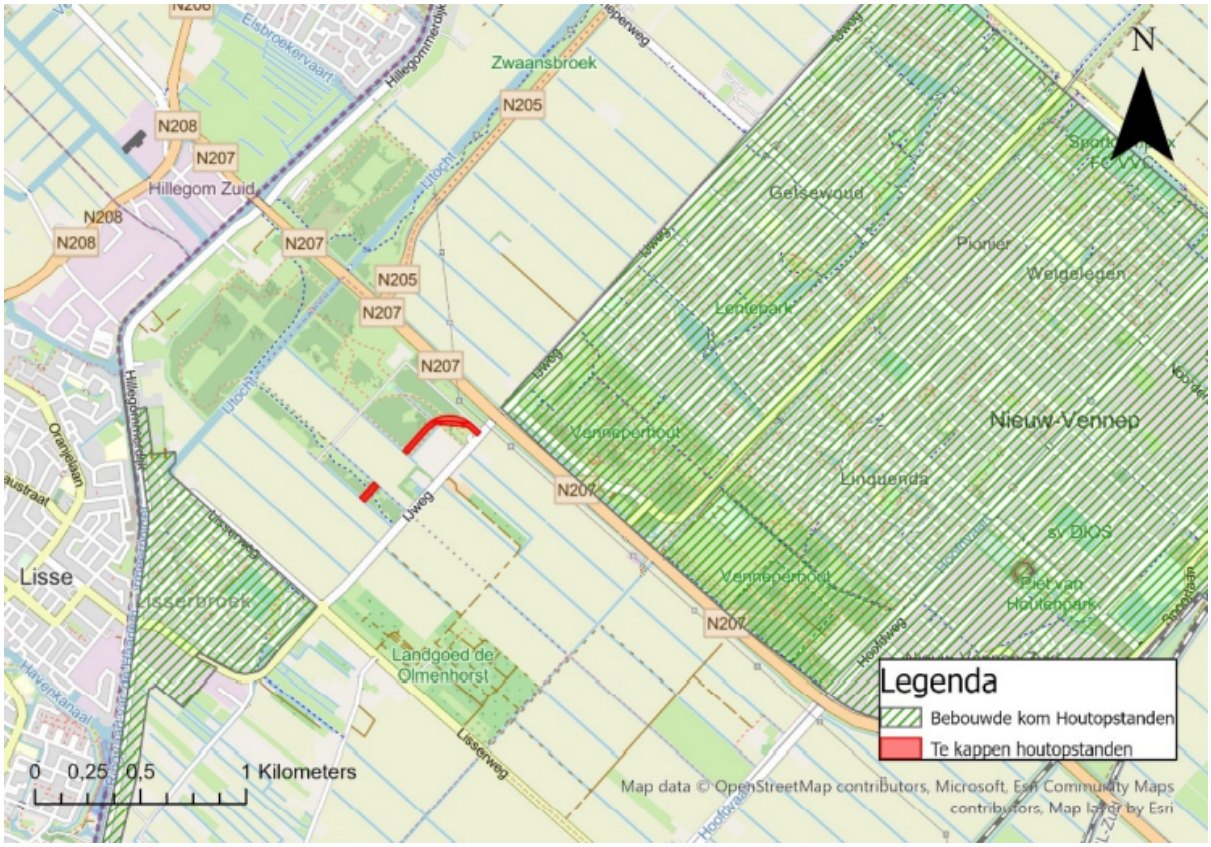
Bij de ontwikkeling van dynamisch moeras is jaarlijks controle nodig om gericht te sturen op ongewenste boomopslag. Boomopslag op natte locaties kan snel plaatsvinden waarbij onderdrukking door bijvoorbeeld maaien niet altijd mogelijk is. Op de drogere locaties is natuurlijke verbossing wenselijk waar bos is voorzien en kan eenvoudiger met een maaibeurt boomopslag onderdrukt worden. Na 3-5 jaar kan op basis van een vegetatieopname bepaald worden of aanvullend inzaai en/of aanplant nodig. De monitoring wordt voor zover nodig is in kader van ontwikkeling uitgevoerd tot dat de compensatieopgave is gerealiseerd. Daarna wordt de monitoringsfrequentie geharmoniseerd met de

reguliere monitoring in het kader van het SNL-subsidiestelsel. Deze monitoring is 1x per 6 jaar gericht op kwalificerende planten- en/of diersoorten, structuurelementen en ruimtelijke condities.

Conclusie gebiedsbescherming NNN-gebieden
Gezien het bovenstaande geldt er voor dit inpassingplan een compensatieplicht. Omdat de nieuwe HOV-baan deels in bestaande NNN is gelegen, dient compensatie van natuur plaats te vinden in de nabijheid van het plangebied. Om deze compensatie te borgen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waardoor minimaal 38.383 m2 van het beheertype (N12.02) kruiden- en faunarijk grasland en 11.448 m2 van het beheertype (16.04) vochtig bos met productie dient te worden gecompenseerd. De compensatie zal uitgevoerd worden naast de NNN-natuurverbinding “Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1)" waarmee een stapsteen langs deze natuurverbinding wordt gerealiseerd. Ten behoeve van het functioneren van het compensatiegebied als stapsteen in de NNN-natuurverbinding zal naast bovenstaande beheertypen ook rietoever / rietland aangelegd worden met het beheer type (05.03) veenmoeras.

De compensatie moet uiterlijk 2 jaar na de ingreep gerealiseerd zijn. De compensatieopgave ten behoeve van de HOV-baan is juridisch geborgd in zowel artikel 5.3.1 van de planregels als de verbeelding van dit inpassingsplan. Een inrichtingsplan zal borgen dat naast het oppervlak NNN ook de samenhang en kwaliteit van de Wezenlijke Kenmerken en Waarden het NNN-gebied Haarlemmermeer en de NNN-natuurverbinding “Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1)” met een meerwaarde wordt afgesloten, ook in relatie tot omliggende natuurwaarden. Naast inrichtingsmaatregelen worden ook beheermaatregelen uitgewerkt.

5.9.1.3 Houtopstanden
Onderstaande figuur toont de houtopstanden die ten behoeve van het project gekapt te dienen worden. Het betreft één opstand van circa 100 are en één opstand van circa 30 are. De bomen lijken te zijn aangeplant rond 2008 (Cyclomedia, 2021). De houtopstanden liggen buiten de grens bebouwde kom houtopstanden en zijn zodoende beschermd zijn onder de Wnb.



Figuur 5-18: de bebouwde kom grenzen, Wet natuurbescherming hoofdstuk 4 Houtopstanden, in de provincie Noord-Holland

De te kappen houtopstanden zijn beschermd onder de Wnb. Er dient minstens 6 weken voor het

kappen van de opstand een kapmelding ingediend te worden bij het bevoegd gezag. Naast deze meldplicht, geldt dan tevens een herplantplicht. De herplant dient binnen 3 jaar na afloop van de kap gerealiseerd te zijn. Deze herplant vindt plaats in het NNN-compensatiegebied en krijgt het beheertype (16.04) vochtig bos met productie.

Conclusie houtopstanden
Vanuit houtopstanden zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.9.2 Soortenbescherming
Om de effecten van de HOV op eventuele beschermde soorten in het plangebied in kaart te brengen is een natuurtoets gedaan, zie Bijlage 7 van deze toelichting. Hieronder zijn de resultaten van het onderzoek beschouwd.

Planten
Vaatplanten
Uit de verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) is gebleken dat in de omgeving van het plangebied geen waarnemingen bekend zijn van beschermde vaatplanten. Tijdens het veldbezoek zijn ook geen beschermde vaatplanten waargenomen. Het plangebied bestaat echter uit voormalig intensief beheerd akkerland, wegbermen, parkachtige bospercelen en de achtertuinen van enkele bewoners van Lisserbroek. De meeste beschermde plantensoorten hebben meer basische groeiplaatsen op minerale grond die typerend is voor akkerkruiden en pioniervegetaties van overwegend kalkhoudende gronden. Anderzijds zijn er nog een beperkt aantal soorten van natte, zeer schrale, zwak zure omstandigheden opgenomen in de lijst van beschermde planten. Dergelijk biotoop ontbreekt in het plangebied. Hierdoor kunnen beschermde vaatplanten worden uitgesloten binnen het plangebied.

Overige soorten planten
Er zijn overige bijzondere, maar niet wettelijk beschermde, soorten in de omgeving van het plangebied waargenomen. De dichtstbijzijnde waarnemingen betreffen kleverige reigersbek en waterscheerling. Kleverige reigersbek is waargenomen op het bermtalud langs de N207, zo'n 500 meter ten westen van de beoogde aansluiting op de Getsewoudweg. Kleverige reigersbak is op landelijke schaal zeldzaam, maar aan de kust is de soort algemeen. De binnenlandse waarnemingen betreffen meestal adventiefvondsten op plaatsen waar kalkrijk zand is aangevoerd, wat hier ook het geval is. Waterscheerling is waargenomen langs de Ringvaart, zo'n 300 meter ten zuiden van de beoogde HOV-brug. Waterscheerling is een forse moerasplant die groeit op venige, zuurstofarme, bodems, in zoete tot zeer zwak brakke, vrij voedselrijke milieus. Ze is een waardplant voor de koninginnenpage en komt vrij algemeen voor in laagveengebieden langs voedselrijke oevers. Het is mogelijk dat voorgenoemde soorten ook groeiplaatsen hebben op de locatie langs de Ringvaart waar de brug is voorzien en langs de N207 ter hoogte van de aansluiting met de Getsewoudweg.

Beoordeling
In het plangebied komen geen beschermde vaatplanten voor. Het overtreden van een verbodsbepaling uit de Wnb ten aanzien van vaatplanten kan daarom worden uitgesloten. Wel komen mogelijk bijzondere soorten van de Rode lijst voor. Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden. Er wordt geadviseerd in het bloeiseizoen in kaart te brengen welke planten er groeien op de plek langs de Ringvaart waar de brug is voorzien en langs de N207 ter hoogte van de aansluiting met op de Getsewoudweg. Indien er bijzondere soorten worden aangetroffen, zou kunnen worden overwogen om deze exemplaren uit te steken en te verplaatsen. Dit moet in overleg met en onder begeleiding van een ecologisch deskundige.

Grondgebonden zoogdieren
Noordse woelmuis en waterspitsmuis
Het plangebied biedt geen geschikt leefgebied voor de waterspitsmuis en Noordse woelmuis. Deze muizensoorten leven langs watergangen met specifieke omstandigheden, waaronder een goed ontwikkelde watervegetatie en ruig begroeide, kruidenrijke oevers. Dergelijk biotoop ontbreekt binnen het plangebied. De aanwezigheid van deze muizensoorten is uitgesloten.

Steenmarter, wezel, hermelijn, bunzing
Het plangebied biedt zeer geschikt leefgebied voor de wezel in de vorm van open en droog natuur- en

cultuurlandschap. De wezel vermijdt natte gebieden. De hermelijn lijkt daarentegen een voorkeur te hebben voor vochtigere terreinen, waardoor het plangebied – met een drooglegging van een meter in de zomer tot anderhalve meter in de winter – voor de hermelijn iets minder geschikte biotoop biedt. De oever van de Hillegommerdijk is wel geschikt voor een hermelijn. Het plangebied biedt ook voor de bunzing en steenmarter een variatie aan bodemgebruiksvormen (bossen, akkerland, landelijke bebouwing en tuinen) en bijhorende lineaire structuren (oeverbegroeiingen, bos- en akkerranden en taluds). De aanwezigheid van leefgebied van de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn is daarom aannemelijk. Op de percelen langs de Hillegommerdijk en op de bospercelen in het NNN-gebied zijn mogelijk verblijfplaatsen aanwezig. Bij de betreffende boswachter van Staatsbosbeheer is bekend dat in het NNN-gebied op wildcamera's wezel en steenmarter zijn waargenomen. Ook in het NDFF zijn, in het gebied waar het tracé is voorzien, met behulp van vaste wildcamera's waarnemingen bekend van de wezel. Op de Hillegommerdijk 48 liggen in de achtertuin takkenrillen. Daarnaast hebben het akkerland, de strook langs de N207 en de oever van de Hillegommerdijk potentie om te fungeren als jachtgebied.

Beoordeling
Wanneer er leefgebied aanwezig is, kan de herinrichting van het plangebied ten behoeve van de busbaan leiden tot vernietiging van in dit leefgebied aanwezige verblijfplaatsen en is er kans op het doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.10, lid 1a en 1b, van de Wnb. Ook kan de aanleg van de busbaan leiden tot toename van aanrijdingsslachtoffers in de nieuwe situatie. Met name ter hoogte van de Hillegommerdijk, onder andere ter hoogte van de nieuw te plaatsen brug en langs het NNN, waar de busbaan langs de bosranden en tuinpercelen loopt. Een stelselmatig doodrijden van individuen kan een negatief effect hebben op de gunstige staat van instandhouding, die voor deze soorten al in huidige situatie niet gunstig is (of onbekend). Dit is een overtreding van artikel 3.10, lid 1b van de Wnb.

Vervolg
De aanwezigheid van leefgebied van de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn is zeer aannemelijk. Waarnemingen uit de NDFF bevestigen dit. Er wordt daarom aangenomen dat deze diersoorten in het gebied voorkomen. Nader onderzoek is niet nodig. Er is een ontheffing op de Wnb nodig om de voorgenomen ontwikkeling te kunnen uitvoeren. Er dient daarvoor een leefgebied te worden aangeboden en maatregelen te worden genomen om het doden van individuen te voorkomen, zodat de (gunstige) staat van instandhouding kan worden geborgd. Verkeersslachtoffers kunnen worden voorkomen door ter hoogte van de Hillegommerdijk, onder de brug door en langs het NNN, waar de busbaan langs de bosranden en tuinpercelen loopt, faunapassages te plaatsen met een goede geleiding er naartoe te regelen (bv met faunarasters).

Vleermuizen
Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten beschermde vleermuizen. Het gaat om gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis. De overige vleermuissoorten die in Nederland voorkomen, komen niet in dit deel van Nederland voor en kunnen op basis van hun verspreidingsgegevens worden uitgesloten. Tijdens het veldbezoek zijn geen (sporen van) vleermuizen waargenomen.

Beoordeling
Wanneer er verblijfplaatsen aanwezig zijn, leidt de sloop van de woningen aan de Hillegommerdijk of de kap van de boom tot vernietiging van verblijfplaatsen en is er kans op het verstoren en doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb.

Bovendien geldt dat de te plaatsen brug een barrière kan vormen voor vleermuizen die de vaart als vliegroute gebruiken. Om verkeersslachtoffers te voorkomen moeten bruggen minimaal 1,5 meter hoog en 4 meter breed zijn (Boonman 2011). Verder kan de inzet van kunstlicht bij de werkzaamheden en het gebruik van kunstverlichting op de brug leiden tot verstoring van de migratie- en vliegroute boven de Ringvaart. De dieren worden daarmee gedwongen om een minder geschikte route om het verstoorde gebied heen te kiezen of om te keren en daarbij op zoek te moeten naar andere, wellicht suboptimaal foerageergebied en/of vliegroute. Er kan daarom niet worden uitgesloten dat tijdens de werkzaamheden en in de eindsituatie individuen worden verstoord en de functie van een mogelijk aanwezige essentiële

migratie- en vliegroute tijdelijk en permanent wordt aangetast. Ook een indirect effect op het gebruik van verblijfplaatsen kan niet worden uitgesloten. Dit kan leiden tot een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb.

Vervolg
Nader onderzoek is uitgevoerd om te bepalen of de bomen en gebouwen een functie hebben als verblijfplaats voor vleermuizen. Dit onderzoek wordt beschreven in de volgende paragraaf.

De functie van de migratie- en vliegroute boven de Ringvaart is een gegeven en is niet nader onderzocht in het vervolgonderzoek. Wel zijn vleermuizen waargenomen boven de Ringvaart. Hier dient in de verdere uitwerking van het ontwerp rekening mee te worden gehouden.

Broedvogels
Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten broedvogels met zowel jaarrond als niet-jaarrond beschermde nesten. Tijdens het veldbezoek zijn voornamelijk stadsvogels en vogels van bos en struweel waargenomen, waaronder halsbandparkiet, fazant, winterkoning, roodborst, merel, vink, koolmees, grote bonte specht, buizerd en torenvalk.

Beoordeling
Wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd in het broedseizoen, kunnen nesten van algemeen voorkomende broedende vogels worden vernietigd en de broedende vogels worden verstoord. Wanneer daardoor het nest wordt verlaten, geldt dit als het opzettelijk vernietigen of beschadigen van nesten en eieren van vogels. Dit is een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb. Wanneer er gierzwaluwen in de woning aan de Hillegommerdijk 52 broeden, leidt het slopen van de woning tot vernietiging van een jaarrond beschermde nestlocatie en is er kans op het vernietigen van eieren en het doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is ook een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb.

Vervolg
Voor de huismus en gierzwaluw is tevens nader onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt nader beschreven in de volgende paragraaf. Verblijfsplaatsen van deze soorten zijn niet in het plangebied aangetroffen.

Voorzorgsmaatregelen
Het verstoren en vernietigen van broedgevallen van vogels zonder jaarrond beschermde nesten is het beste te voorkomen door te werken buiten het gangbare broedseizoen. Voor het gangbare broedseizoen geldt geen wettelijk vastgestelde periode, maar de meeste vogels broeden in de periode maart tot en met juli. Ook daarbuiten is het mogelijk dat broedende vogels worden aangetroffen. Wanneer toch in het broedseizoen gewerkt gaat worden is, is het aan te bevelen om voorafgaande de start van de werkzaamheden het terrein door een ter zake kundig ecoloog te laten controleren op aanwezige broedvogels. Indien geen in gebruik zijnde nesten worden aangetroffen, kunnen de werkzaamheden starten. Indien echter in gebruik zijnde nesten worden vastgesteld, moet worden beoordeeld of de werkzaamheden kunnen aanvangen of dat bijvoorbeeld een bepaalde afstand tot het nest moet worden aangehouden. Deze voorzorgsmaatregelen dienen als eis bij werkzaamheden richting de aannemer te worden meegegeven en onder begeleiding van een ter zake kundig ecoloog te worden uitgevoerd. Wanneer bovengenoemde voorzorgsmaatregelen worden nageleefd, is overtreding van de Wnb ten aanzien van algemeen voorkomende broedvogels uitgesloten.

Amfibieën, reptielen, vissen en ongewervelden
Tijdens het veldonderzoek zijn geen beschermde soorten aangetroffen in het kader van amfibieën, reptielen en vissen. Het plangebied ligt wel op de grens van het verspreidingsgebied van de platte schijfhoren. De platte schijfhoren komt voor in zoete, heldere en schone wateren met een rijke begroeiing. Er kan niet worden uitgesloten dat de platte schijfhoren in de watergangen in het plangebied voorkomt.

Beoordeling
In geval de platte schijfhoren in het plangebied voorkomt, kunnen negatieve effecten door de

voorgenomen ontwikkeling op deze soort op voorhand niet worden uitgesloten. Eventueel aanwezige dieren kunnen door de werkzaamheden worden verstoord en gedood en de waterplanten waarin de dieren verblijven en waar ze van eten worden verwijderd. Dit laatste kan tot gevolg hebben dat de soort uit het gebied verdwijnt. Dit zijn overtredingen van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming (artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb). Daarnaast komt er een bijzondere soorten van de Rode lijst voor (Bruin blauwtje). Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden.

Vervolg
Om overtreding van de verbodsbepalingen te voorkomen is nader onderzoek naar de functie van het gebied voor platte schijfhoren meegenomen in het nader ecologisch onderzoek. Het nader ecologisch onderzoek is nader beschreven in de volgende paragraaf. De platte schijfhoren is niet aangetroffen in het plangebied.

Invloed van verlichting langs de HOV-baan

Langs het NNN-gebied
Door de heen en weer rijdende bussen is sprake van meer optische- en geluidsverstoring en wordt de busbaan in het donker verlicht. Dit heeft een negatieve impact in de aangrenzende delen van het NNN-gebied op de vereiste ruimtelijke condities rust, stilte en donkerte. De impact is echter van beperkte omvang en betreft enkel een klein deel van de rand van het Haarlemmermeer.

De brug over de Ringvaart
De Ringvaart is van belang als foerageergebied en vliegroute voor vleermuizen, zoals de watervleermuis. Eventuele verlichting van de HOV-brug kan hinder veroorzaken voor de langs vliegende vleermuizen. Bepaalde vleermuissoorten zijn zeer gevoelig voor kunstmatige verlichting, waaronder de watervleermuis. Daarom is een significant negatief effect op de functie van de Ringvaart als vliegroute voor vleermuizen niet uitgesloten. Voor licht worden maatregelen opgenomen in het ontwerp. Zoals minimaal tot geen verlichting onder de brug.

De volledige beoordeling van het aspect verlichting is terug te vinden in de Natuurtoets.

Nader ecologisch onderzoek
In de Natuurtoets is voor een aantal locaties aangegeven dat nader ecologisch onderzoek noodzakelijk is naar de aanwezigheid naar beschermde soorten. Het nader onderzoek naar beschermde soorten is in 2023 uitgevoerd en bijgevoegd in bijlage 9. Er is nader onderzoek uitgevoerd naar huismussen, gierzwaluwen, roofvogels, vleermuizen en de platte schijfhoren. Uit het nader onderzoek blijkt dat geen verblijfsplaatsen voor huismussen gierzwaluwen en vleermuizen in het plangebied aanwezig zijn. Voor roofvogels zijn geen broedplaatsen aangetroffen en de platte schijfhoren is tevens niet aangetroffen in het plangebied. Negatieve effecten op deze beschermde soorten zijn daardoor uitgesloten.

Conclusie soortenbescherming
Uit de ecologische onderzoeken blijkt dat een ontheffing Wnb benodigd is voor de wezel, bunzing, steenmarter en mogelijk ook de hermelijn om te werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Literatuurgegevens bevestigen al dat deze soorten in het plangebied aanwezig zijn. In het Definitief Ontwerp worden compensatie- en mitigatiemaatregelen (de uit de ontheffing voortvloeiende vereisten) voor deze soorten verder uitgewerkt waaronder de benodigde faunapassage en geleidingsstructuren. Deze gegevens zijn voldoende om een ontheffing aan te vragen. Voor de vliegroute voor vleermuizen over de Ringvaart geldt dat geen aanvullend onderzoek nodig is, maar wel dat er in het Definitief Ontwerp gepaste mitigerende maatregelen getroffen moeten worden. Uit nader onderzoek is gebleken dat een ontheffing Wnb voor de diersoorten huismussen, gierzwaluwen, roofvogels, vleermuizen en de platte schijfhoren niet benodigd is.

De voorzorgsmaatregelen (en de uit de ontheffing voortvloeiende vereisten) dienen als eis richting de uitvoerende aannemer te worden meegegeven, in een ecologisch werkprotocol te zijn uitgewerkt en onder begeleiding van een ter zake kundig ecoloog te worden uitgevoerd.

5.10 Archeologie en cultuurhistorie

Wettelijk kader

Erfgoedwet
Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet bundelt meerdere wetten en regelingen op gebied van behoud en beheer van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1998. Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet welke naar verwachting op 1 januari 2024 in werking treedt. Tot die tijd valt dit onderdeel binnen de overgangsregeling van de Erfgoedwet. Hierin staat dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten. De Wamz en de monumentenwet zijn sinds 2017 overgegaan in de Erfgoedwet.

Efgoedvisie gemeente Haarlemmermeer 2020-2030
De erfgoedvisie gemeente Haarlemmermeer 2020-2030 geeft een eenduidig archeologisch regime voor de gehele gemeente. Erfgoed is ook een waarde op zich. Mensen ontlenen er een gevoel van trots en verbondenheid aan. Het geeft identiteit, op basis van een gezamenlijk verleden. De erfgoedvisie met uitvoeringsprogramma van de Gemeente Haarlemmermeer voor de periode 2020 - 2030 stelt vast dat erfgoed bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving, de aantrekkelijkheid van de gemeente als bezoeklocatie en aan een aangenaam vestigingsklimaat. De basis van de visie is erfgoed als inspiratie en motor voor nieuwe ontwikkelingen. Het Haarlemmermeers erfgoed vormt het fundament voor het verhaal van Haarlemmermeer. Erfgoed is zo een dragende en verbindende kracht voor opgaven en ontwikkelingen binnen onze gemeente.

De archeologienota heeft tot doel een verantwoorde balans te vinden tussen goede omgang met het archeologische erfgoed en andere maatschappelijke belangen die bij planontwikkelingen moeten worden gewogen. Om relevante keuzes te kunnen maken die in lijn zijn met de andere beleidsdoelen die de gemeente zich stelt, zal een integrale afweging plaatsvinden. De gemeente vult de Erfgoedvisie in met de volgende speerpunten:

Speerpunten
1. Inspireren
Het verhaal van Haarlemmermeer beter zichtbaar en beleefbaar te maken voor inwoners, ondernemers en bezoekers.

2. In stand houden
Erfgoedparels in ere houden;

3. Ontwikkelen
Verbinden van erfgoed en ruimtelijke ontwikkelingen.

De speerpunten zijn beleidsvoornemens die het kader vormen voor uitvoering van het erfgoedbeleid. In het uitvoeringsprogramma worden concrete acties en projecten opgenomen en geeft aan wanneer de uitvoering en voltooiing plaatsvindt.

Doelen
Met het archeologiebeleid wordt de realisering van de volgende doelen nagestreefd:
- Bescherming van het bodemarchief door archeologische waarden mee te laten wegen in ruimtelijke planprocedures. Dit door de archeologische waarden op te nemen in bestemmingsplannen of aan de hand van een erfgoedverordening.
- Prioriteit geven aan het ter plaatse ('in situ') bewaren van archeologische waarden. Als gemeente hebben wij het voornemen om alleen in gevallen waar vernietiging van archeologische waarden niet voorkomen kan worden, aan de verstoorder te verplichten deze veilig te stellen door archeologisch veldonderzoek te doen en opgravingswerkzaamheden te verrichten (behoud 'ex situ').
- Kennisvermeerdering van het Haarlemmermeers bodemarchief als behoud op de plek zelf niet

mogelijk is ('ex situ'). Kennis vergaren over wat er zich in de grond bevindt is belangrijk voor het realiseren van een goede kwaliteit van archeologische monumentenzorg. Kennis is noodzakelijk om het archeologisch beleid een kader te geven en te sturen. Eventuele archeologische vondsten dienen aangemeld en overgedragen te worden aan het Provinciaal depot voor bodemvondsten Noord-Holland. Dit om wetenschappelijk onderzoek en behoud mogelijk te maken.

In het kort samengevat zijn de volgende onderdelen van belang binnen erfgoedvisie:
- Het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
- De mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
- De mogelijkheid van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW) om bij (dreigende) schade aan archeologische monumenten na een toevalsvondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;
- De mogelijkheid van het bevoegd gezag of de minister van OCW om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen.

De gemeente is verplicht om verwachte en aanwezige archeologische waarden mee te wegen bij ruimtelijke beslissingen. De wetgever geeft de gemeente de vrijheid om naar eigen inzicht vorm te geven aan de archeologische monumentenzorg binnen de gemeentegrens. Deze beleidsnota geeft hier invulling aan.

Beschouwing cultuurhistorie

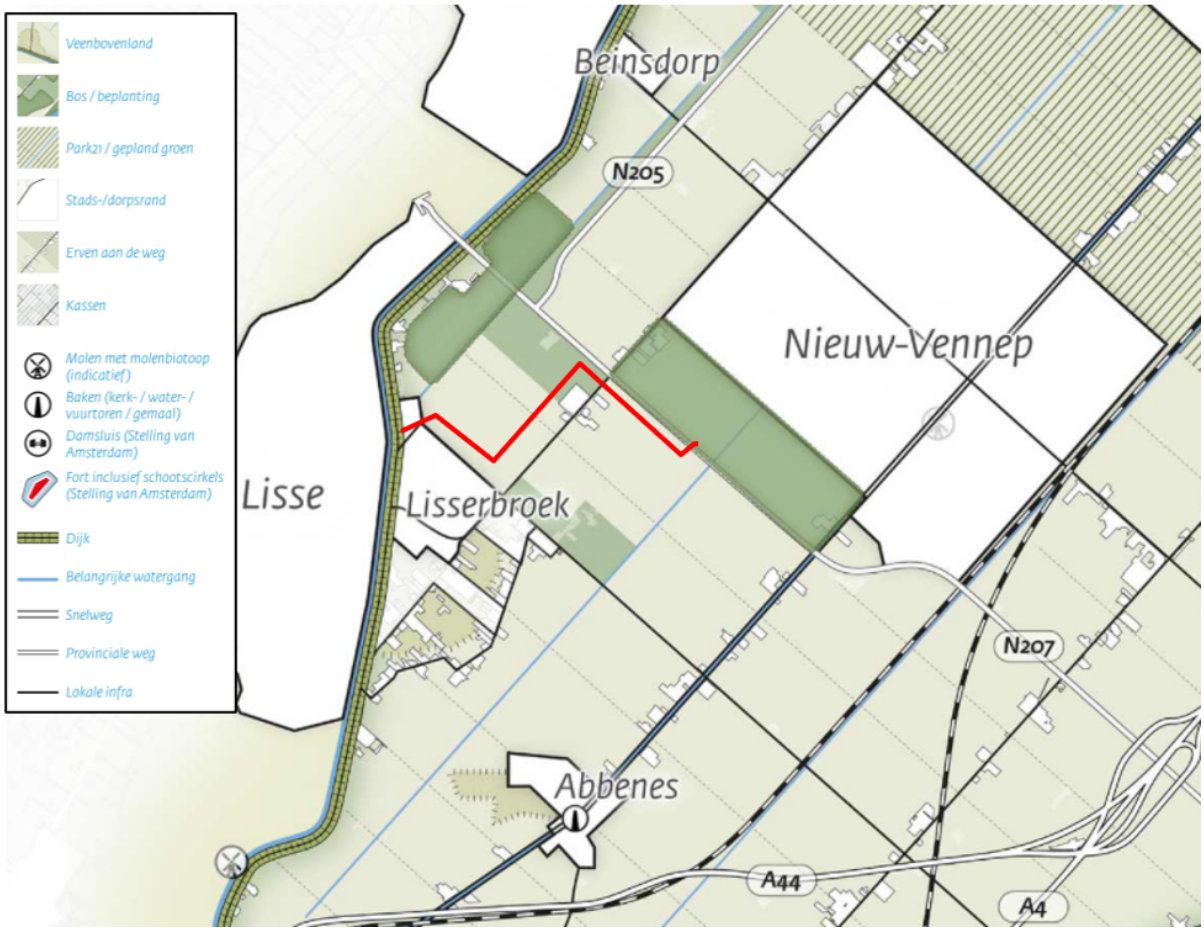
Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Provincie Noord-Holland.

Deze leidraad geeft inzicht in de archeologische-, historisch-, stedenbouwkundige- en de historisch-geografische waarden. Cultuurhistorische waarden zijn van belang voor de identiteit, de herkenbaarheid en het karakter van een gebied of een dorp. De cultuurhistorische waarden moeten in een vroeg stadium van planontwikkeling worden geïnventariseerd bij het ontwerp worden gebruikt en bij de vaststelling worden meegewogen. Er moet onderbouwd worden aangegeven op welke wijze het culturele erfgoed zoveel mogelijk behouden blijft, hersteld of als inspiratiebron gebruikt wordt voor nieuwe ontwikkelingen.

Ensemblegebied Haarlemmermeerpolder

Het plangebied ligt in de Haarlemmermeerpolder. De Haarlemmermeerpolder is de grote droogmakerij met een rechtlijnige verkavelingsstructuur ten zuidwesten van Amsterdam. De polder is onderdeel van het woon- en werklandschap van de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en biedt plaats aan de luchthaven Schiphol met al haar bijkomende dynamiek. Snelwegen (A4/A44/A5/A9), spoorwegen en start- en landingsbanen vormen een relatief nieuwe laag in de polder, die steeds meer het beeld van de polder bepaalt. De Ringvaart vormt de begrenzing van de droogmakerij en is onderdeel van de boezem.

De belangrijkste aandachtspunten van dit ensemble zijn de kwaliteit van de leefomgeving en de relatie tussen de landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle structuren en de nieuwe ontwikkelingen in de polder.



Figuur 5-19: Uitsnede van Ensemblegebied Haarlemmermeer, het plangebied is bij benadering rood weergegeven

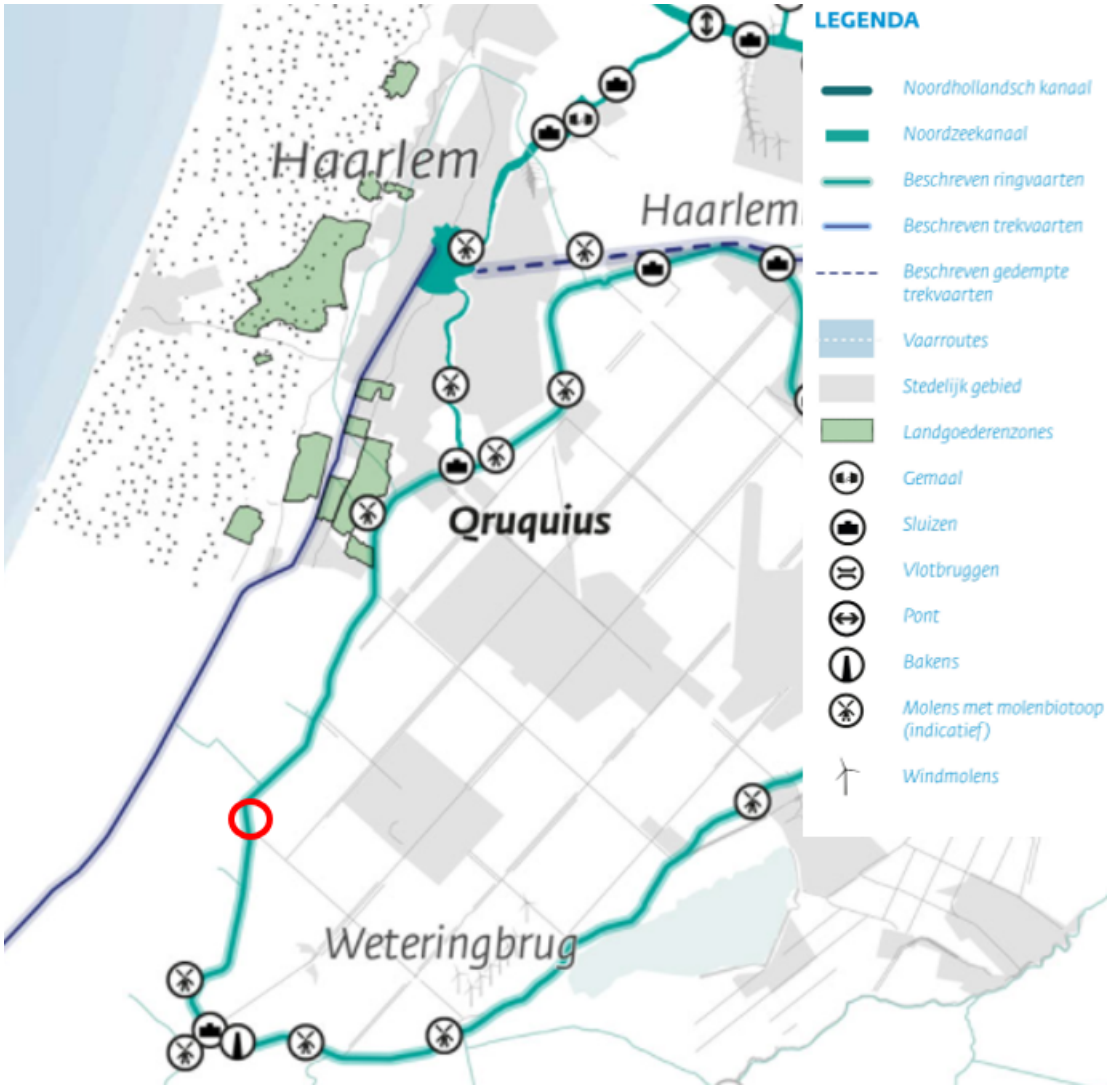
De provinciale kernwaarden zijn:

- De landschappelijke karakteristiek: de landschapstypen en de belangrijkste kenmerken van deze landschappen.
- Openheid en ruimtebeleving: de beleving van de vrije open ruimte, de horizon en de oriëntatiepunten.
- De ruimtelijke dragers: de driedimensionale structuren en lijnen die in het (vlakke) landschap het beeld bepalen en begrenzen. Denk hierbij aan bebouwingslinten, bomenlanen en dijken.

Deze kernwaarden worden met het planvoornemen niet beschadigd. Als gevolg van de HOV-verbinding worden de aanwezige landschapstypen niet gewijzigd. Daarnaast wijzigt de openheid en ruimtebeleving niet, omdat geen bebouwing wordt toegevoegd. Tevens worden bestaande structuren en lijnen, zoals de bebouwingslinten, bomenlanen of dijken niet aangetast. Met de landschappelijke inpassing van de HOV-verbinding is rekening gehouden door de aandachtspunten te vertalen in een beeldkwaliteitskader. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt rekening gehouden met de daarin opgenomen uitgangspunten.

Structuur vaarten en kanalen

Een belangrijk onderdeel van het plan is de brug over de Ringvaart van Haarlemmermeer. Deze is onderdeel van de structuur 'Vaarten en Kanalen', zie figuur 5-20.



Figuur 5-20: Locatie van de brug (rode cirkel) over de Ringvaart van Haarlemmermeer

De structuur Vaarten en kanalen beschrijft de grote gegraven watergangen in Noord-Holland: een aantal grote ringvaarten, de trekvaarten, het Noord-Hollands Kanaal en het Noordzeekanaal. Het zijn landschappelijke en cultuurhistorische structuren die belangrijke ingrepen in de ontstaansgeschiedenis markeren en bijdragen aan de identiteit van de provincie. Het stelsel van kanalen en (trek)vaarten heeft door de eeuwen heen een belangrijke rol gespeeld in het transport en vervoer van goederen en mensen. Ze zijn onderdeel van het boezemsysteem, een stelsel van waterlopen waarmee water wordt aangevoerd en het overschot aan water via gemalen en sluizen onder andere naar de Noordzee en het IJsselmeer/Markermeer afgevoerd. In droge tijden en voor het doorspoelen van de boezem wordt via hetzelfde stelsel zoet water uit het IJsselmeer en het Markermeer binnengelaten. De beschreven kanalen en vaarten voeren door verschillende landschapstypen en geven inzicht in de verschillende fasen van ontginning, drooglegging en aandijkingen. De laatste decennia is de recreatieve betekenis van de vaarten en kanalen enorm gegroeid.

Ambities en ontwikkelprincipes
Voor de ringvaarten zijn algemene en specifieke ambities en ontwikkelprincipes vastgesteld. Deze zijn hieronder samengevat.

Algemeen
Voor ringvaarten in het algemeen is de ruimtelijke kwaliteit is gebaat bij:
- het versterken van de ringvaart als samenhangende en continue cultuurhistorische drager, zowel landschappelijk als recreatief.
- Versterk de herkenbaarheid en eigenheid van ringvaarten en –dijken. Zorg dat het doorgaande profiel en het hoogteverschil van het dijklichaam met het aanliggende landschap duidelijk zichtbaar blijven.

- Geef verbindingen onder en over de ringvaart als een ‘familie’ van objecten vorm. Houd het zicht op bruggen en vanaf bruggen vrij.
- Geef infrastructuur op en langs de dijk compact vorm en zorg dat het doorgaande en autonome karakter van de dijk niet wordt aangetast.
- Versterk de relatie tussen de ringvaart en het boezemsysteem/ waternetwerk in de rest van de provincie. Zo ontstaat er een vaarnetwerk op niveau van de provincie en (middels de verbindingen met het IJ, Markermeer en IJsselmeer) en zijn kustwateren (kans).

Verder moeten verschillende landschappen vanaf de dijk herkenbaar gehouden/gemaakt worden:

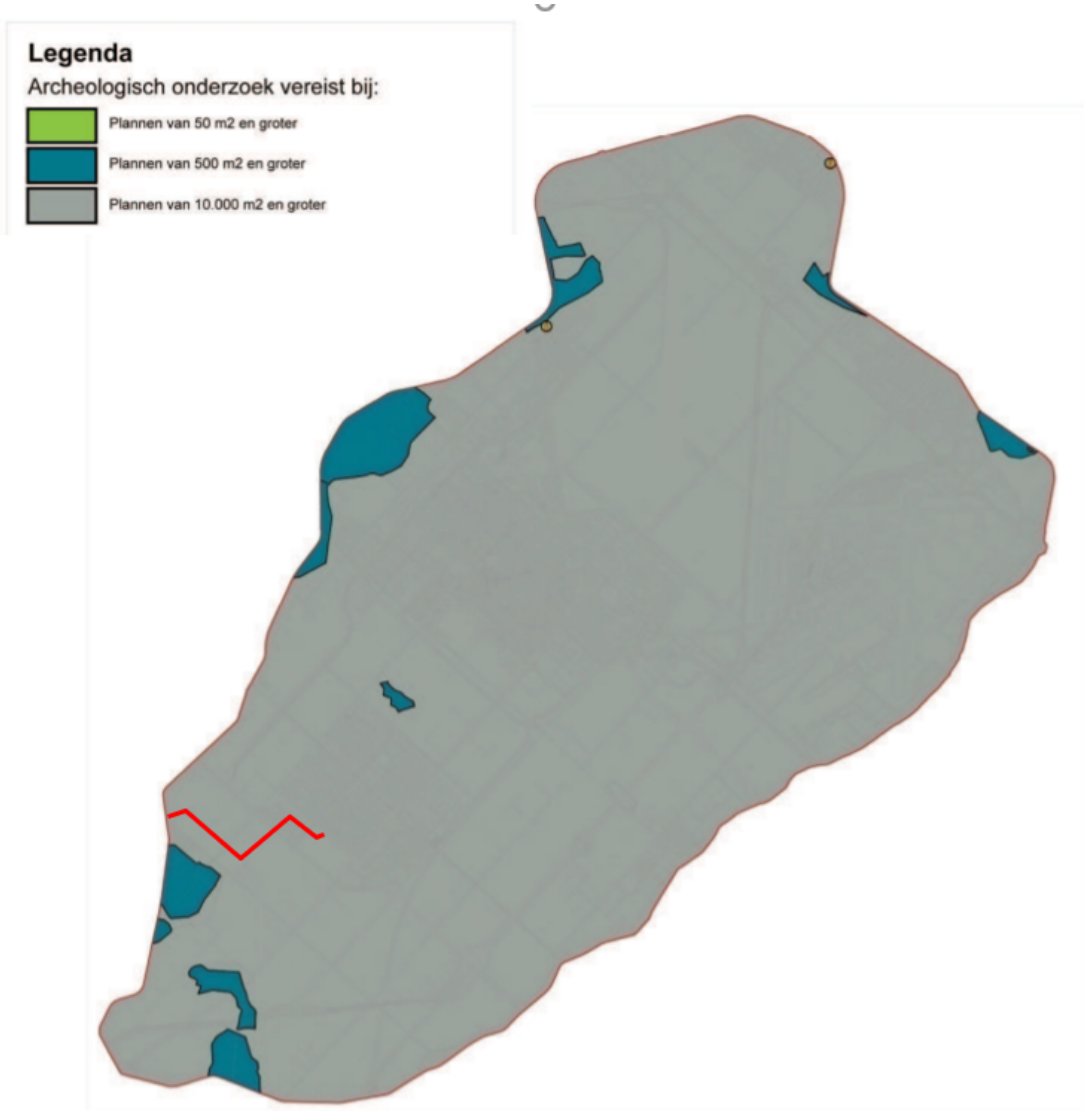
- Vaak is er aan beide zijden van de ringvaart sprake van verschillende landschapstypen. Zorg dat dit verschil beleefbaar blijft.
- Houd en versterk vrije doorzichten vanaf de ringvaartdijk naar het lagergelegen achterland: laat bebouwing niet aan elkaar groeien en behoud doorzichten.

Haarlemmermeer specifiek
Het versterken van de Ringvaart/Ringdijk Haarlemmermeerpolder als regionale groenblauwe landschappelijke structuur staat centraal.

- De Ringvaart, Ringdijk en bovenlanden vormen samen het snoer waar de diverse (dubbel)dorpen, groengebieden en het erfgoed aan hangen. Versterk het snoer als recreatieve ruimtelijke structuur met een eigen gezicht (zie ensemble Haarlemmermeerpolder).
- Versterk het doorgaande karakter van de dijkzone en voorkom verrommeling. Houd oevers zoveel mogelijk publiek toegankelijk.
- Cluster aanlegplaatsen zoveel mogelijk ter hoogte van de dorpen. Versterk haventjes en kades tot recreatieve bestemmingen en ontwikkel hiervoor een eenduidige huisstijl.
- Plaats bebouwing langs de dijk aan de kruin van de dijk en behoud doorzichten naar het achterland.
- Ga zorgvuldig om met de kruising van ringvaart en Stelling van Amsterdam: behoud en versterk het zicht op het fort vanaf de Ringvaartdijk, beperk de beplanting in het binnentalud.
- Versterk de ringvaart als de ruggengraat voor een doorgaand landschap met divers karakter en gebruik. De ringvaart schakelt Kagerplassen, Westeinderplassen en groengebieden aan elkaar. Maak de onderlinge relatie hiertussen beleefbaar (kans).

Er is voor het plangebied een Beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld waarin is aangesloten bij bovengenoemde ambities. Met name in het ontwerp van de brug is rekening gehouden met de aansluiting op de 'familie' van gelijkwaardige bruggen over de Ringvaart. In het kader van cultuurhistorie kent het plan daarom geen bezwaren.

Beschouwing Archeologie
In de Nota Cultureel Erfgoed Gemeente Haarlemmermeer is in de bijlage de Archeologische Beleidskaart Haarlemmermeer te vinden. De planlocatie is aangegeven in het rood. Uit deze kaart is vast te stellen dat er voor het project geen archeologische onderzoek noodzakelijk is.



Figuur 5-21: Archeologische beleidskaart Planlocatie

Daarnaast bevinden zich geen door het Rijk, provincie of gemeente beschermde archeologische monumenten in het plangebied.

Conclusie
Het plan heeft rekening te houden met cultuurhistorische waarden en karakteristieken van de Haarlemmermeerpolder. Met het ontwerp van de HOV en de HOV-brug wordt hieraan voldaan.
Er zijn geen archeologische waarden in het plangebied. In het kader van archeologie en cultuurhistorie is het plan daarom uitvoerbaar.

5.11 Ontplofbare oorlogsresten

Wettelijk kader
Het Certificatieschema voor het Opsporen van ontplofbare oorlogsresten (OO), bedoeld in de artikelen 4.17e en 4.17f van de Arbeidsomstandighedenregeling, is door de Stichting Veilig Omgaan met Explosieve Stoffen (VOMES) op 15 oktober 2020 vastgesteld. Het certificatieschema voor het managementsysteemcertificaat 'Opsporen van ontplofbare oorlogsresten' heeft betrekking op het opsporen van ontplofbare oorlogsresten die in de (water)bodem zijn achtergebleven tijdens en na de Eerste en Tweede wereldoorlog en heeft tot doel om te borgen dat het opsporen van ontplofbare oorlogsresten op een veilige wijze plaatsvindt.

Beschouwing
Ter plaatse van project HOV Noordwijk-Schiphol, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek, te gemeentes Lisse

en Haarlemmermeer, worden grondroerende werkzaamheden uitgevoerd. Aangezien eventueel aanwezige ontplofbare oorlogsresten een risico vormen voor de uit te voeren werkzaamheden, is het van belang dat de kans op het aantreffen van explosieven in het onderzoeksgebied onderzocht wordt. Hiervoor is door T&A Survey een onderzoek uitgevoerd conform de richtlijnen van het Certificatieschema "Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten" versie 2023-01 ("CS-VROO") dat op 1 november 2023 van kracht is geworden. Het onderzoek is bijgevoegd in bijlage 11.

De analyse van het bronnenmateriaal uit de inventarisatie heeft tot de conclusie geleid dat er geen explosieven (meer) in het onderzoeksgebied te verwachten zijn. Het onderzoeksgebied is daarmee onverdacht gebied. Grondroerende werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied kunnen op reguliere wijze worden uitgevoerd. Opgemerkt dient te worden dat indien er tijdens de geplande werkzaamheden onverhoopt toch explosieven worden aangetroffen dit een contra-indicatie betreft waardoor de uitgangspunten mogelijk lokaal dienen te worden bijgesteld.

Conclusie
Het onderdeel ontplofbare oorlogsresten vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project, omdat het gebied als onverdacht aangemerkt.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de juridische planbeschrijving. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de opzet van de planregels, toelichting op de bestemmingen, de overgangs- en slotregels en een toelichting op de verbeelding.

6.1 Standaard en plansystematiek

De planregeling van dit provinciaal inpassingsplan is gebaseerd op een gedetailleerd eindplan van het HOV-tracé. Dit houdt in dat aan de binnen het plangebied aanwezige gronden in hoofdzaak specifieke bestemmingen zijn toegekend, die niet nader worden uitgewerkt. In een aantal gevallen geldt daarnaast een dubbelbestemming. Deze bestemming zorgt voor aanvullende eisen in verband met de bescherming van in het plangebied aanwezige waarden en belangen. Voorts zijn in de planregels enkele flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

Bij toepassing van bevoegdheden is van belang dat op grond van artikel 3.26 lid 2 Wro Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in de plaats treden van respectievelijk de gemeenteraad en burgemeester en wethouders. Deze indeplaatsstelling kent evenwel een aantal uitzonderingen welke genoemd zijn in artikel 3.26 lid 4 Wro. Zo blijft de gemeente in principe bevoegd om een omgevingsvergunning voor de binnenplanse afwijking van het inpassingsplan te verlenen. Provinciale Staten kunnen echter een besluit nemen waarin is bepaald dat ook voor die bevoegdheden Gedeputeerde Staten bevoegd is. In het onderhavige PIP is ervoor gekozen het bevoegd gezag voor wat betreft de bevoegdheden genoemd in artikel 3.26 lid 4 Wro bij burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente te leggen.

6.2 Toelichting op de regels

Het PIP is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Hierin zijn regels opgenomen over onder andere de indeling van de planregels en de naamgeving van bestemmingen. De planregels kennen standaard vier hoofdstukken.

Hoofdstuk1 Inleidende regels
In Hoofdstuk 1 Inleidende regels zijn de begrippen gedefinieerd die in de regels van dit plan voorkomen. Daarnaast is hier de wijze van meten geregeld.

Hoofdstuk2 Bestemmingsregels
In Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels wordt per bestemming een juridische uitwerking gegeven van de bestemmingsvlakken en nadere aanduidingen op de verbeelding. Met name de ligging en regels van de bestemming Verkeer zijn van belang omdat hierin de HOV mogelijk wordt gemaakt.

Voorwaardelijke verplichting
Omdat de nieuwe HOV-baan deels in bestaande NNN is gelegen, dient compensatie van natuur plaats te vinden. Om deze compensatie te borgen is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waardoor 4,9 hectare van het beheertype N16.04 vochtig bos met productie (11.448 m^2 - 1,1 ha) en N12.02 kruiden- en faunarijk grasland (38.383 m^2 - 3,8 ha) minimaal volledig dient te worden gecompenseerd.

Ook vindt er een toename van verharding plaats. Daarom dient 15% van de toename aan verharding te worden gecompenseerd in de vorm van water. Ook dit is opgenomen als voorwaardelijke verplichting in de regels van dit inpassingsplan.

Deze voorwaardelijke verplichtingen zijn opgenomen in hoofdstuk 2 onder artikel 5.3.

Hoofdstuk3 Algemene regels
In Hoofdstuk 3 Algemene regels worden regelingen gegeven voor zones waarvan een beperkende werking uit kan gaan. Die gelden boven de mogelijkheden die een bestemming biedt. Ten behoeve van de veiligheid is rondom de brug een gebiedsaanduiding voor het uitsluiten van steigers opgenomen.

Overige artikelen betreffen onder andere uitsluiting aanvullende werking Bouwverordening en de anti-dubbeltelbepaling.

Indien nadat de Omgevingswet in werking is getreden toepassing wordt gegeven aan de in dit hoofdstuk opgenomen afwijkingsregels, is geen sprake zijn van een afwijking maar van een omgevingsplanactiviteit.

Hoofdstuk4 Overgangs- en slotregels
In Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels zijn het overgangsrecht en de slotregel opgenomen.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

HOV Noordwijk-Schiphol is een gezamenlijk project van de provincies Noord- en Zuid-Holland, Vervoerregio Amsterdam, samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland en de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Haarlemmermeer en Lisse. De uitvoering van de werkzaamheden van zowel de aanleg van de HOV-verbinding op het grondgebied van Noord-Holland en het opstellen en begeleiden van voorliggend inpassingsplan worden gezamenlijk door deze partijen gedragen. Er is een overeenstemming bereikt over de verdeling van de kosten en is tussen de partijen een realisatieovereenkomst gesloten. De provincie legt de ontsluitingsweg en de parkeerplaatsen aan. Daarnaast stelt de provincie aan de gemeente een vast bedrag beschikbaar voor de aankoop van de grond t.b.v. de ijsclub. De krabbelbaan, het clubgebouw en het machinegebouw betreffen, anders dan de parkeerplaats en de ijs/skeelerbaan, geen essentiële voorzieningen voor de exploitatie van de ijs- en skeelerclub. Om die reden vallen deze buiten de scope van het PIP. De Provincie zorgt wel voor een financiële vergoeding waarmee het clubgebouw, het machinegebouw en de krabbelbaan ten noorden van de ijsclub kunnen worden gerealiseerd.

Een deel van de gronden voor de realisatie van het project is nog niet in eigendom van de provincie Noord-Holland. Als deze gronden niet minnelijk verworven kunnen worden dan is de provincie bereid hiervoor het onteigeningsinstrumentarium in te zetten.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Inspraak en maatschappelijk overleg
Op grond van artikel 3.1.6 onder e van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gaan een Provinciaal inpassingsplan alsmede een ontwerp hiervoor, vergezeld van een beschrijving van de wijze waarop gemeenten, burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het plan zijn betrokken.

Omwonenden zijn reeds actief benaderd en geïnformeerd door de provincie en zijn in de gelegenheid gesteld om input te leveren op het ontwerp van de HOV middels verschillende ontwerpateliers. Zij zullen ook in het kader van het PIP nader geïnformeerd worden en in de gelegenheid worden gesteld om te reageren op het plan.

Overleg met grondeigenaren is gestart
Er zijn diverse grondeigenaren betrokken bij de ontwikkeling van de HOV-baan. Met deze grondeigenaren is tijdig contact gezocht, dit ten behoeve van de minnelijke overeenkomsten. De voorgesprekken zijn bezig en de daadwerkelijke onderhandelingen met de grondeigenaren starten na de PIP-procedure. Deze partijen komen in aanmerking voor financiële compensatie van de schade. Daarnaast wordt wel zorg gedragen voor het bereikbaar houden van hun percelen.

Overleg met andere overheden
Op grond van artikel 3.1.1, lid 1 juncto artikel 3.1.6, lid 1 onder c Bro pleegt het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een Provinciaal inpassingsplan, daarbij overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De gemeente Lisse, gemeente Haarlemmermeer, Vervoerregio Amsterdam en Hoogheemraadschap Rijnland zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het voorlopig ontwerp van de nieuwe HOV-verbinding. Deze partijen zijn reeds geïnformeerd over het plan en hebben geen bezwaar tegen het inpassingsplan.

Zienswijzen
Het ontwerp Provinciaal inpassingsplan wordt gedurende zes weken voor eenieder ter visie gelegd. Tijdens deze periode kan iedereen zijn of haar zienswijze indienen bij de Gedeputeerde Staten.

RAPPORT

Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek

i.h.k.v. HOV Noordwijk-Schiphol

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0035
Status: S0/P01.01
Datum: 16-Mar-22

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 **T**
info@royalhaskoningdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Parkeertelling Hillegommerdijk Lisserbroek
Sub titel:	i.h.k.v. HOV Noordwijk-Schiphol
Referentie:	BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0035
Status:	P01.01/S0
Datum:	16-Mar-22
Projectnaam:	HOV Noordwijk-Schiphol
Projectnummer:	BH5788
Auteur(s):	Royal HaskoningDHV
Opgesteld door:	921041
Gecontroleerd door:	907088
Datum:	2 februari 2022
Goedgekeurd door:	501708
Datum:	16-03-2022

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoudsopgave

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Doel van het onderzoek 1

2 Situatie locatie 1
2.1 Ligging plangebied 1
2.2 De ontwikkeling 2

3 Parkeerbehoefte 2
3.1 Algemeen 2
3.2 Parkeerbehoefte projectgebied 2
3.2.1 Handboek parkeren gemeente Haarlemmermeer 2018 2
3.2.2 De maximaal toegestane parkeerdruk 4

4 Onderzoek 5
4.1 Onderzoeksgebied 5
4.2 Parkeercapaciteit 5
4.3 Onderzoekmomenten parkeerdruk 6
4.4 Resultaten 7
4.4.1 Parkeerdruk huidige situatie 7
4.4.2 Parkeerdruk toekomstige situatie 7
4.4.3 Eigen opritten 8
4.4.4 Capaciteit parkeerplaats Narcissenstraat 9

5 Conclusie en aanbevelingen 10
5.1.1 Algemeen 10
5.1.2 Lichte toename parkeerdruk 10
5.1.3 Capaciteit parkeerplaats Narcissenstraat 10

6 Bijlage 1 11
Foto’s parkeertelling 2 februari 2022 11
Foto’s parkeertelling 15 maart 2022 16

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Tussen Noordwijk en Schiphol is het planvoornemen voor het realiseren van een Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding (HOV). Dit planvoornemen is een resultaat van een studie naar de verbetering van de verkeersafwikkeling in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland. De HOV-verbinding maakt daarmee onderdeel van het verbeteren van deze verkeersafwikkeling in de grensstreek.

De HOV-baan in Noord-Holland loopt vanaf Lisse met een brug over de Ringvaart door Lisserbroek in de richting van Getsewoud. De komst van de brug over de Ringvaart heeft tot gevolg dat er een aantal parkeerplaatsen, langs de Hillegommerdijk in Lisserbroek, komen te vervallen. Bij deze ruimtelijke ontwikkelingen moet worden aangetoond dat ze geen negatieve gevolgen hebben voor de parkeersituatie ter plaatse. Op basis daarvan is besloten om parkeertellingen te houden. Deze tellingen zijn uitgevoerd op dinsdag 2 februari 2022 en dinsdag 15 maart 2022 door Royal HaskoningDHV uitgevoerd. Het voorliggende document is hier een naslagwerk van.

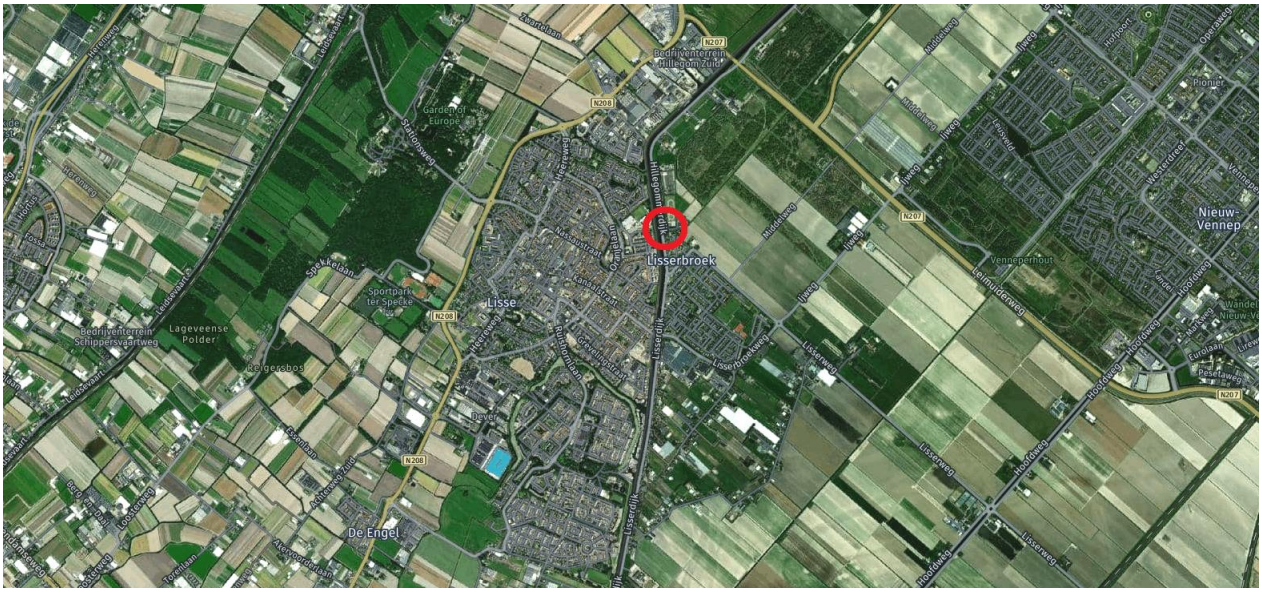
1.2 Doel van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is om de parkeerdruk in beeld te brengen en te bepalen of er, als gevolg van de toekomstige ontwikkelingen, sprake is van een te hoge parkeerdruk in de nabije omgeving van het onderzoeksgebied aan de Hillegommerdijk. Aan de hand hiervan kan worden bepaald of de parkeerplaatsen die vervallen wel of niet moeten worden gecompenseerd.

2 Situatie locatie

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen langs De Ringvaart aan de Hillegommerdijk te Lisserbroek. Lisserbroek is onderdeel van de gemeente Haarlemmermeer. In de onderstaande afbeelding is de planlocatie met een rode cirkel weergegeven.



Figuur 1: een weergave van de ligging van het plangebied binnen de rode cirkel ten opzichte van Lisserbroek en omgeving

Geen recente parkeeronderzoeken beschikbaar
In 2018-2019 is de rand tussen de weg en De Ringvaart aan de Hillegommerdijk ingericht met parkeerplaatsen. Hiervan is geen recent parkeeronderzoek of onderbouwing ten behoeve van de parkeerdruk voorhanden,

2.2 De ontwikkeling

Als gevolg van de komst van de HOV-baan en de brug over De Ringvaart komen er in totaal 10 parkeerplaatsen te vervallen langs de Hillegommerdijk. Naast de genoemde parkeerplaatsen zullen er ook 3 woningen worden gesloopt (huisnummers 52, 55, 56). Deze woningen bevinden zich ook aan de Hillegommerdijk ter hoogte van de betreffende parkeerplaatsen. De beide ontwikkelingen zullen invloed hebben op de parkeerdruk in de directe omgeving.
Daarnaast wordt de toegang naar de IJs- en Skeelerclub verplaatst naar de noordzijde van dat complex. De invloed van het vervallen van de toegang kan positief werken op de parkeerdruk maar is buiten beschouwing gelaten.

3 Parkeerbehoefte

3.1 Algemeen

Een belangrijke stap om inzicht te krijgen in de parkeerdruk, is het opmaken van de parkeerbehoefte in de directe omgeving van het plangebied aan de Hillegommerdijk. In de onderstaande paragraaf is dit beschreven.

3.2 Parkeerbehoefte projectgebied

3.2.1 Handboek parkeren gemeente Haarlemmermeer 2018

Er gaan 10 parkeerplaatsen verloren aan de Hillegommerdijk als gevolg van de realisatie van de HOV-baan. Of dit leidt tot een verhoogde parkeerdruk vormen de gegevens uit de parkeernota van de gemeente Haarlemmermeer de basis om hieraan te toetsen.

Gebiedstypering
De parkeernota van de gemeente Haarlemmermeer gaat uit van de CROW-publicatie 317. In de CROW-publicatie moet eerst bepaald worden in wel gebiedstype het plangebied valt en welke verstedelijkingsgraad er is. Volgens de parkeernota valt Lisserbroek in matig stedelijk gebied. De Hillegommerdijk kan nader gespecificeerd worden als 'rest bebouwde kom'. De CROW-normen houden een bandbreedte aan met een minimum, gemiddeld en maximum parkeernorm. Voor de berekening van het passende parkeeraanbod binnen deze bandbreedte moet naast het gebiedstype ook rekening gehouden worden met de afstand tot een HOV-halte of treinstation. De nieuwe HOV-halte komt binnen de bouwenvelop van de gebiedsontwikkeling van Lisserbroek Noord, op ca. 650 meter afstand. Dit betekend dat de gemiddelde parkeernorm aangehouden moet worden.

In conclusie geldt er voor de gemeente Lisserbroek:
- Matig stedelijk;
- Rest bebouwde kom;
- Gemiddelde bandbreedte.

Sloop van de drie woningen
Om te bepalen wat de gevolgen op de parkeerdruk zijn als gevolg van de verwijdering van de 10 parkeerplaatsen, is de eerste stap om te bepalen wat het gevolg van de sloop van de drie woningen is. De drie woningen bestaan uit:

- 1 vrijstaande woning.
- 2 twee-onder-een-kap woningen.

Voor de vrijstaande woning geldt een parkeernorm van 2,6 parkeerplaatsen. Deze te slopen vrijstaande woning heeft een eigen oprit met garage. Voor de twee-onder-een-kap woningen geldt een parkeernorm van 2,5 parkeerplaatsen per woning. Hiervan heeft 1 woning een eigen oprit, zonder garage.

Parkeerplaatsen eigen terrein
Parkeerplaatsen op eigen erf bij woningen worden echter niet altijd benut. Er zijn gevallen waar bewoners de betreffende parkeerplekken omvormen tot tuin en garages die in gebruik genomen worden als verblijfsruimte. Dit is onwenselijk omdat het resulteert in een verhoging van de parkeerdruk in de omgeving. Plekken die wel in stand worden gehouden, worden ook niet altijd gebruikt. Soms is het eenvoudiger om snel even op de straat te parkeren, omdat bijvoorbeeld een andere auto dan niet wordt geblokkeerd. Beide ontwikkelingen zorgen ervoor dat in het geval van parkeren op eigen terrein de betreffende parkeerplaatsen niet volledig worden meegeteld in de berekening van het parkeeraanbod. Dat leidt tot de correctiefactoren op basis van CROW-publicatie 317.

Tabel 3-1: correctietabel parkeervoorzieningen

Verschijningsvorm parkeervoorziening	Theoretisch aantal van 1 verschijningsvorm		Berekeningsaantal van 1 verschijningsvorm	
Enkele oprit zonder garage	1	Parkeerplaats	0,8	Parkeerplaats
Lange oprit zonder garage of carport	2	Parkeerplaatsen	1	Parkeerplaats
Dubbele oprit zonder garage	2	Parkeerplaatsen	1,7	Parkeerplaatsen
Garage zonder oprit (bij woning)	1	Parkeerplaats	0,4	Parkeerplaats
Garagebox (niet bij woning)	1	Parkeerplaats	0,5	Parkeerplaats
Garage met enkele oprit	2	Parkeerplaatsen	1	Parkeerplaats
Garage met lange oprit	3	Parkeerplaatsen	1,3	Parkeerplaatsen
Garage met dubbele oprit	3	Parkeerplaatsen	1,8	Parkeerplaatsen

Met deze correctie komt de parkeernorm van de te slopen woningen uit op het volgende:
De vrijstaande woning heeft een garage met enkele oprit (1) en een van de twee-onder-een-kap woningen heeft een oprit zonder eigen garage (2). In de onderstaande tabel is het overzicht weergegeven op basis van de correctietabel.

Tabel 3-2: de te slopen woningen en bijbehorende parkeerbehoefte op basis van de correctietabel

Type woning	Huisnummer	Benodigde parkeerplaatsen
Vrijstaande woning 52	52	2
Twee-onder-een-kap 55	55	2
Twee-onder-een-kap 56	56	2
Totaal aantal parkeerplaatsen		**6**

Het gaat in totaal om 6 benodigde parkeerplaatsen. Van de 10 parkeerplaatsen die verdwijnen horen er dus 6 bij de te slopen woningen. Daarom worden er effectief 6 parkeerplaatsen uit de parkeerbalans genomen.

3.2.2 De maximaal toegestane parkeerdruk

Een nieuwe planontwikkeling mag geen parkeerprobleem veroorzaken in de omgeving. Of de verwijdering van de 6 parkeerplaatsen leidt tot een significante verhoging van de parkeerdruk leidt is er een parkeertelling uitgevoerd. Er is daarom aan de hand van een parkeertelling onderzocht of er nog voldoende ruimte aanwezig is in de openbare ruimte ten behoeve van parkeren.

Als norm voor een te hoge parkeerdruk wordt een parkeerdruk van 85% of meer gehanteerd. Deze norm heeft de gemeente Haarlemmermeer vastgelegd in het handboek parkeren. Met een parkeerbezetting van 85% of meer is het lastig om een vrije parkeerplaats te vinden. Er is daarom sprake van een te hoge parkeerdruk als in de toekomstige situatie sprake is van een parkeerdruk van 85% of meer.

Omdat het initiatief niet mag leiden tot te hoge parkeerdruk in de omgeving, wordt in de volgende hoofdstukken de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de omgeving aan de Hillegommerdijk in beeld gebracht.

4 Onderzoek

4.1 Onderzoeksgebied

Aan de hand van een acceptabele loopafstand is het onderzoeksgebied bepaald. Het gaat hierbij om de afstand die moet worden afgelegd tussen woningen bij de ontwikkeling en de parkeerplaatsen. Deze loopafstand is tussen een parkeergelegenheid en bestemming is per functie verschillend. In de CROW-publicatie zijn per functie acceptabele loopafstanden voor de verschillende functies opgenomen. Voor wonen geldt een acceptabele loopafstand van 100 meter. Omdat het ook in het voorliggende planvoornemen om de functie wonen gaat is ook in dit onderzoek de afstand van 100 meter aangehouden.

Onderstaand is aan de hand van de rode omlijning de planlocatie weergegeven.



Figuur 2: het onderzoeksgebied

4.2 Parkeercapaciteit

Voor de parkeercapaciteit is in dit onderzoek uitgegaan van de parkeerbehoefte in de openbare ruimte. Het gaat in dit geval om de parkeerplaatsen langs de Hillegommerdijk binnen een afstand van 100 meter. Ook de woningen met eigen oprit en de bezetting daarvan is apart geteld.

Uitgangspunten en norm capaciteit
De parkeerplaatsen aan de Hillegommerdijk zijn in deze telling beschouwd als langsparkeerplaatsen. Voor de capaciteit is daarom uitgegaan van een lengte van 6 meter per parkeerplaats. Dit is conform de

richtlijnen uit de Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom (hierna te noemen ASVV).

Totale parkeercapaciteit
Het onderzoeksgebied is opgeknipt in een drietal deelgebieden zoals in de onderstaande tabel is weergegeven. De woningen en parkeerplaatsen in vak 3 worden gesloopt, daar komt de HOV-baan te liggen. Daarom is er uitgegaan van de toekomstige hoekwoningnummers 51 en 57. Vanaf deze beide hoekwoningen is een uitgangspunt van 100 meter genomen.

Tabel 4-1: de parkeercapaciteit van de planlocatie aan de Hillegommerdijk

Vak	**Straat** (ter hoogte van huisnummer)	**Parkeercapaciteit**
Vak 1 (100 meter)	Hillegommerdijk 33 -51	17
Vak 2 (100 meter)	Hillegommerdijk 57-74	16
Vak 3 (de te vervallen plekken)	Hillegommerdijk 52-56	10
Totaal		**43**

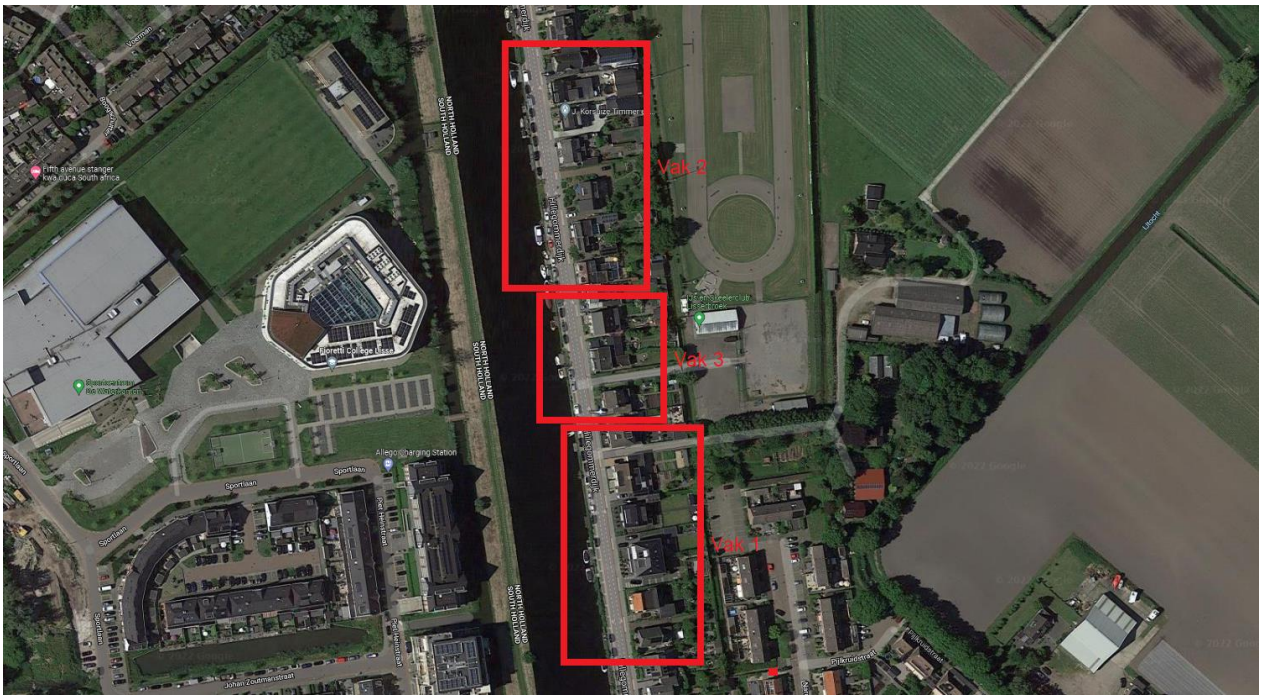


Figure 3: Vakindeling parkeertelling

De totale parkeercapaciteit tussen de nummers 33 en 74 bestaat in de huidige situatie uit 43 parkeerplekken. In de toekomstige situatie gaan er 10 parkeerplekken verdwijnen en daarmee komt de toekomstige capaciteit neer op 33 parkeerplaatsen.

4.3 Onderzoekmomenten parkeerdruk

De parkeerdruk in het onderzoeksgebied is op de volgende tijdstippen onderzocht:

<u>Dinsdag 2 februari 2022</u>
In de avond tussen 23:00 en 00:00 uur

Dinsdag 15 maart 2022
In de avond tussen 22:30 en 23:30 uur

4.4 Resultaten

In de onderstaande tabel zijn de resultaten van de parkeerdruk op dinsdag 1 februari per vak weergegeven. Aan het eind van de tabel is de totale bezetting en de totale bezettingsgraad weergegeven. Dit is afgezet tegen het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen binnen het onderzoekgebied. Er is daarbij onderscheid gemaakt in zowel de huidige situatie met 43 parkeerplekken als de toekomstige situatie met 33 parkeerplekken.

4.4.1 Parkeerdruk huidige situatie

Tabel 4-2: de parkeerdruk aan de Hillegommerdijk in de huidige situatie

Vak	**Straat** (ter hoogte van huisnummers)	**Bezetting** 02-02-2022	**Bezetting** 15-03-2022	**Gemiddelde bezetting**
1	Hillegommerdijk 33 -51	9	7	8
2	Hillegommerdijk 57-74	13	14	13,5
3	Hillegommerdijk 52-56	8	6	7
Totaal		30	26	**28,5**

Vak	**Straat** (ter hoogte van huisnummers)	**Gemiddelde bezetting**	**Capaciteit**	**Bezettingsgraad in %**
1	Hillegommerdijk 33 -51	8	17	47%
2	Hillegommerdijk 57-74	13,5	16	84%
3	Hillegommerdijk 52-56	7	10	70%
Totaal		**28,5**	**43**	**66%**

In de huidige situatie ligt de bezettingsgraad op 66%.

In de toekomstige situatie gaan er 10 parkeerplekken verdwijnen en daarmee komt de capaciteit neer op 33 parkeerplaatsen. Verder blijkt (uit de berekening van paragraaf 3.2) dat de parkeerbehoefte met een aantal van 5 zal afnemen door de sloop van 3 woningen. Op basis van deze gegevens is de toekomstige situatie berekend.

4.4.2 Parkeerdruk toekomstige situatie

Tabel 4-3: de parkeerdruk aan de Hillegommerdijk in de toekomstige situatie

Straat (ter hoogte van huisnummers)	**Bezetting** (-5)	**Capaciteit** (-10)	**Bezettingsgraad in %**
Hillegommerdijk 33-74	**23,5**	**33**	**71%**

In de toekomstige situatie neemt de parkeerdruk licht toe. De bezettingsgraad zal neerkomen op een percentage van 71%. In het ‘Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018’ staat omschreven dat de parkeerdruk door extra parkeervraag niet boven de 85% mag uitkomen. Daarmee zal de toekomstige situatie hieraan voldoen.

4.4.3 Eigen opritten

Ook is er een telling gedaan over de bezetting van de woningen met een eigen oprit.

Tabel 4-4: Overzicht van het bezettingspercentage van de woningen met een eigen oprit

Aantal	**Huisnummers met de beschikking over eigen oprit**	**Oprit bezet of niet bezet** 02-02-2022	**Oprit bezet of niet bezet** 15-03-2022
1	33	Bezet	Niet bezet
2	37a.	Bezet	Bezet
3	37b.	Bezet	Bezet
4	42	Bezet	Niet bezet
5	44	Bezet	Bezet
6	45	Bezet	Bezet
7	52	Bezet	Bezet
8	56	Bezet	Bezet
9	59	Bezet	Bezet
10	62	Niet bezet	Niet bezet
11	65	Bezet	Bezet
12	71	Niet bezet	Bezet
13	73	Niet bezet	Niet bezet
14	74	Bezet	Bezet
Percentage bezet (%)		**79 %**	**71%**

Voor de plekken op de eigen oprit was de parkeerdruk gemiddeld 75% (79%+71%/2) van de plekken bezet.

4.4.4 Capaciteit parkeerplaats Narcissenstraat

Binnen een straal van 100 meter bevindt zich een parkeerplaats met een capaciteit van 22 parkeervakken. Deze ligt aan het eind van de Narcissenstraat. Tijdens de parkeertelling op dinsdag 2 februari waren 3 van deze parkeervakken bezet en op dinsdag 15 maart waren tevens 3 van deze pakken bezet. Dit komt neer op een bezettingsgraad van slechts 14%. Met de auto is deze parkeerplek te bereiken via de Lisserweg, maar er ontbreekt een directe verbinding in de vorm van een looppad naar de Hillegommerdijk. Als voorbeeld nemen we Hillegommerdijk 51. Voor deze woning ligt de parkeerplaats op een afstand van 700 meter lopen. Hemelsbreed ligt deze parkeerplaats op nog geen 50 meter afstand. Het aanleggen van een verbinding aan de hand van een voetpad op het toekomstige voetpad langs de HOV-baan zou een oplossing kunnen zijn om deze parkeerplaats bereikbaarder te maken. Op die manier zou een eventuele parkeerdruk aan de Hillegommerdijk kunnen worden verlaagd. De beschikbare capaciteit aan de Narcissenstraat lijkt op dit moment niet optimaal te worden benut. Een nadeel is wel dat deze doorsteek zal moeten plaatsvinden via een te verwerven particulier terrein (enige optie is via de doorgang tussen 45 en 50).



Figuur 4 de locatie van de parkeerplek aan de Narcissenstraat ten opzichte van de Hillegommerdijk

Parkeerdruk verderop aan de Narcissenstraat

Ook het parkeergebied grenzend aan de genoemde locatie van de Narcissenstraat, was de parkeerdruk niet erg hoog. Hier is een capaciteit van 18 parkeervakken. Hiervan waren er tijdens de telling op dinsdag 2 februari slechts 8 bezet en tijdens de telling op dinsdag 15 maart waren er 11 bezet. Tevens zijn hier ook langsparkeerplaatsen gesitueerd. Hiervan was ongeveer de helft bezet.

5 Conclusie en aanbevelingen

5.1.1 Algemeen

Het planvoornemen van de te realiseren HOV-verbinding heeft effect op de situatie aan de Hillegommerdijk in Lisserbroek. Als gevolg van de aan te leggen HOV-baan worden er naast de 3 te slopen woningen ook 10 parkeerplaatsen gesloopt. Om deze reden zijn er parkeertellingen uitgevoerd in februari en maart 2022 om de parkeerdruk in zowel de huidige als de toekomstige situatie in kaart te brengen.

5.1.2 Lichte toename parkeerdruk

Er kan worden geconcludeerd dat de parkeerdruk in de toekomst licht zal toenemen. De bezettingsgraad zal in de toekomstige situatie neerkomen op 71% in tegenstelling tot 66% in de huidige situatie. Er zal sprake zijn van een toename van ongeveer 5 procentpunten. In het ‘Handboek parkeernormen gemeente Haarlemmermeer 2018’ staat omschreven dat de parkeerdruk door extra parkeervraag niet boven de 85% mag uitkomen. Op deze wijze kan voldoende worden gemotiveerd dat het parkeren in de directe omgeving ook in de toekomst met minder parkeerplaatsen kan worden opgelost. Er hoeft daarom geen compensatie te worden gerealiseerd.

5.1.3 Capaciteit parkeerplaats Narcissenstraat

Nabij de Hillegommerdijk is aan de Narcissenstraat een parkeerplaats gesitueerd. Deze valt in de straal van 100 meter van het plangebied aan de Hillegommerdijk. Deze parkeerplaats heeft de beschikking over een capaciteit van 22 parkeerplekken. Tijdens de beide tellingen waren slechts 3 van deze parkeervakken bezet. Dit komt neer op een bezettingsgraad van 14%. Op dit moment lijkt de capaciteit van deze locatie niet optimaal te worden benut. Het leggen van een verbinding naar de toekomstige HOV is te overwegen. Op die manier zou de parkeerdruk in de omgeving evenrediger kunnen worden verdeeld.

6 Bijlage 1

Foto’s parkeertelling 2 februari 2022



Foto 1: ter hoogte van Hillegommerdijk 19

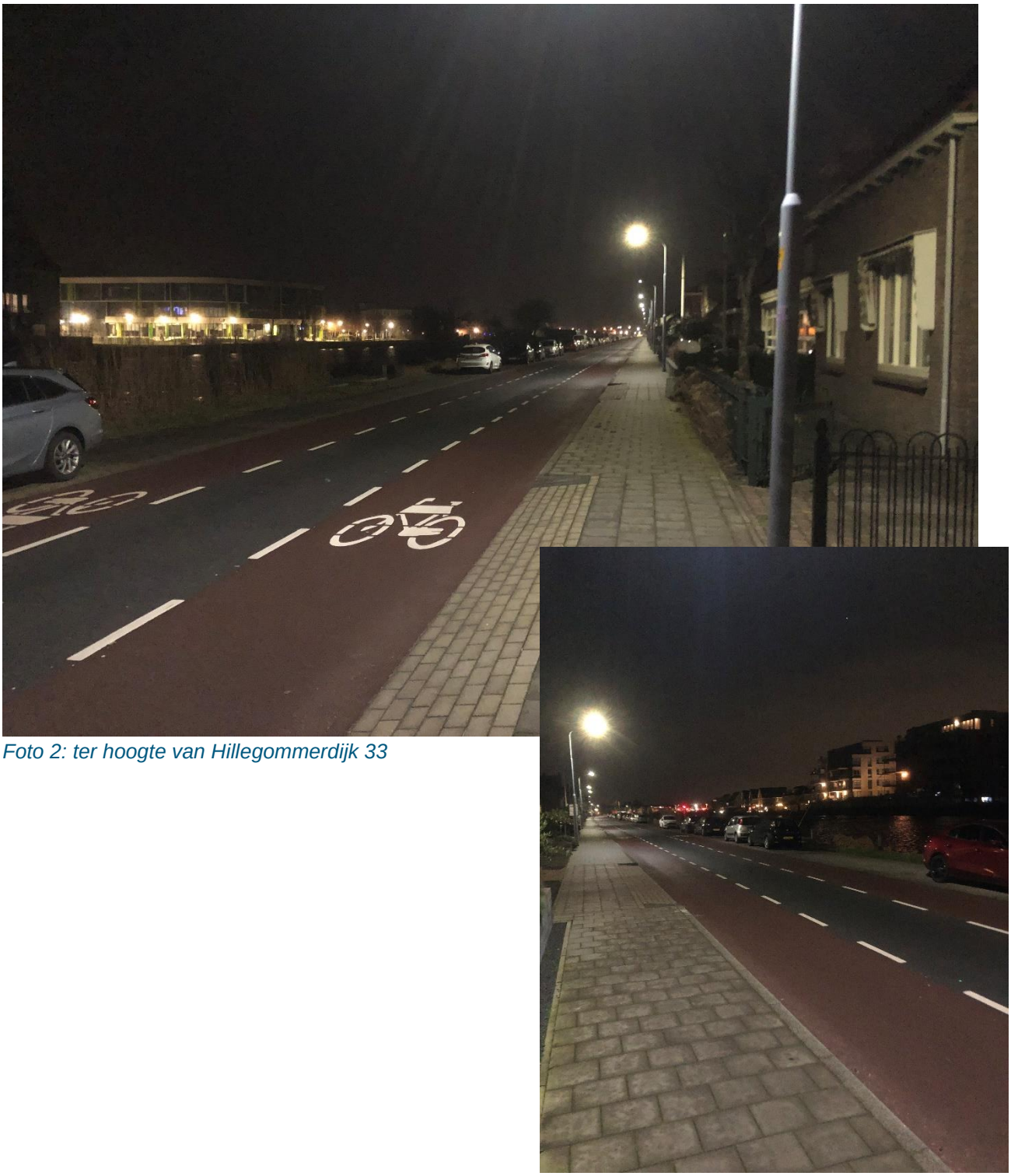


Foto 2: ter hoogte van Hillegommerdijk 33



Foto 3: ter hoogte van Hillegommerdijk 52



Foto 4: ter hoogte van Hillegommerdijk 68



Foto 5: parkeerplaats aan de Narcissenstraat

Foto’s parkeertelling 15 maart 2022



Foto 1: ter hoogte van Hillegommerdijk 31-33



Foto 2: ter hoogte van Hillegommerdijk 52



Foto 3: ter hoogte van Hillegommerdijk 74



Foto 4: parkeerplaats aan de Narcissenstraat





Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Mobility & Infrastructure

Aan:	Provincie Noord-Holland
Van:	NL08520, Royal HaskoningDHV
Datum:	29-9-2023
Kopie:	907902, Royal HaskoningDHV
Ons kenmerk:	BH5788MINT2108270713
Classificatie:	Projectgerelateerd
Goedgekeurd door:	Click or tap here to enter text.

Onderwerp: **Luchtkwaliteit HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep**

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.
Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft met verschillende partijen een overeenkomst gesloten om een HOV-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol te realiseren. Deze HOV-verbinding is onderdeel van de aanpak van de verkeersafwikkeling in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland. De realisatie van de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol omvat een pakket aan maatregelen, waaronder een oeververbinding over de ringvaart van Haarlemmermeer tussen Lisse en Lisserbroek en een aansluitende HOV-verbinding met de provinciale weg N207 en het eindpunt van lijn 397 (Zuidtangent) in Nieuw-Vennep (P+R Getsewoud).

In deze notitie is het voornemen voor de nieuw aan te leggen HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep getoetst aan de wettelijke kaders voor luchtkwaliteit.

2 Wettelijk kader

De Wet milieubeheer (Wm) biedt de volgende grondslagen voor de onderbouwing dat een plan voldoet aan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit:

1. het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden (art. 5.16 lid 1 sub a);
2. het plan draagt niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub c);
3. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 1);
4. er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk (art. 5.16 lid 1 sub b onder 2);
5. het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (art. 5.16 lid 1 sub d).

Wanneer een plan voldoet aan één van bovenstaande grondslagen, kan het wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

3 Maximale concentratiewaarden plangebied

Uit de NSL-Monitoringstool[1] zijn de concentraties in een straal van 1 kilometer rond het plangebied verkregen. De maximale concentratiewaarden zijn, voor een drietal zichtjaren, in onderstaande tabel 1 weergegeven.

Tabel 1. Maximale concentratie waarden rond plangebied uit de NSL-Monitoringstool

Zichtjaar	Concentratie NO_2 [µg/m^3]	Concentratie PM_{10} [µg/m^3]	Concentratie $PM_{2,5}$ [µg/m^3]
Grenswaarde	*40*	*40*	*25*
2020	17,3	16,2	8,3
2021	17,1	16,2	8,4
2030	10,7	14,3	6,7
WHO-advieswaarde	*40*	*20*	*10*

Tabel 1 laat zien dat er rond de HOV-baan geen overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarden voor NO_2, PM_{10} en $PM_{2,5}$ voorkomen en dat de concentraties, met name door strengere emissie-eisen aan wegverkeer, scheepvaart en industrie, in de toekomst zullen dalen tot onder de WHO-advieswaarde in 2030. De maximale concentratiewaarden blijven in elk zichtjaar ruim onder de grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

4 Planbijdrage

De nieuwe HOV-baan zal worden aangelegd tussen Lisse en Nieuw-Vennep en leidt tot een blijvende toename in verkeersbewegingen (bussen) tijdens de gebruiksfase. Naar verwachting zullen er maximaal 80 bussen per dag per rijrichting over de busbaan rijden[2]. Realisatie van de busbaan zal maximaal tot 160 passages per etmaal leiden.

De nieuwe HOV-baan zal waarschijnlijk ook door bestaande buslijnen gebruikt gaan worden. De betreffende buslijnen en bijbehorende aantallen zijn vooralsnog onbekend. Daarom is (worst case) alleen de beoogde situatie bij volledig gebruik van de nieuwe HOV-baan berekend en beoordeeld, zonder rekening te houden met het vervallen van busritten op de huidige routes en bijbehorende effecten.

De toename van de jaargemiddelde NO_2- en PM_{10}-concentraties, als gevolg van de extra bussen, is bepaald met de, door het Ministerie van I&W en InfoMil ontwikkelde, NIBM (‘niet in betekenende mate’) rekentool (versie april 2022)[3]. Deze rekentool berekent de verkeersbijdrage in een worst case situatie. Volgens de huidige planning zal de HOV-baan in 2029 in gebruik worden genomen.

[1] In het kader van het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) worden jaarlijks de concentraties van luchtverontreinigende stoffen langs de grotere wegen in Nederland berekend met de NSL-Monitoringstool. De berekeningen worden uitgevoerd voor het gepasseerde jaar en twee prognosejaren (2021 en 2030). De resultaten van de berekeningen voor het achterliggende jaar vormen de basis voor de jaarlijkse rapportage luchtkwaliteit aan de EU. De heersende concentraties zijn overgenomen uit de NSL-Monitoringstool. De actuele versie van de NSL-Monitoringstool (2022) bevat 2021 als gepasseerd zichtjaar.

[2] Gebaseerd op een 2-4-6-dienstegeling, tijdens dal- (6 uur per etmaal), normaal- (8 uur p/e) en spitsperiode (6 uur p/e).

[3] De NIBM-tool kent geen mogelijkheid om bussen in te voeren. De bussen via de HOV-baan zijn daarom ingevoerd als (zwaar) vrachtverkeer. Dit leidt tot een hogere concentratiebijdrage omdat (zware) vrachtwagens hogere voertuigemissiefactoren hebben dan bussen (worst case).

In figuur 1 zijn de resultaten van de berekening getoond. Hieruit blijkt dat de bijdrage mogelijk in betekenende mate is en dat nader onderzoek noodzakelijk is. Daarom is getoetst of de bijdrage van het project opgeteld bij de heersende achtergrondconcentraties leidt tot een overschrijding van de grenswaarden. De maximale jaargemiddelde NO_2-bijdrage als gevolg van 160 extra buspassages bedraagt 1,76 µg/m^3. Deze bijdrage leidt, opgeteld bij de maximale concentraties uit tabel 1, niet tot het bereiken van de grenswaarde. Ook inclusief deze bijdrage is er nog een ruime marge over. Voor PM_{10} wordt een toename van 0,12 µg/m^3 berekend. Ook hierbij is er nog een ruime marge tot de grenswaarde. Tevens is uitgegaan van een worst-case scenario, omdat de bussen zijn ingevoerd als zwaar vrachtverkeer. In de praktijk zullen de emissiefactoren lager zijn.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

	Jaar van planrealisatie	2029
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	160
	Aandeel vrachtverkeer	100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m^3	**1,76**
	PM_{10} in µg/m^3	**0,12**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m^3		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

Figuur 1. Uitvoer van de NIBM-rekentool

5 Conclusie

Uit de NSL-Monitoringstool blijkt dat de jaargemiddelde concentraties in en rond het plangebied van de nieuwe HOV-baan ruim onder de grenswaarden uit de Wm liggen en dat de concentraties, onder invloed van dalende achtergrondconcentraties en emissiefactoren, in de toekomst verder zullen dalen.

De bijdrage van de extra bussen via de HOV-baan is bepaald op basis van worst case uitgangspunten en ook inclusief deze bijdrage blijven de jaargemiddelde concentraties in de omgeving ruim onder de grenswaarden. Hierdoor is aannemelijk gemaakt dat de aanleg van de HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep op grond van art 5.16, lid 1 sub a voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

RAPPORT

HOV Noordwijk-Schiphol

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0027

Status: P02/S1

Datum: 10 november 2023

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: HOV Noordwijk-Schiphol

Ondertitel: Akoestisch onderzoek wegverkeer
Referentie: BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0027
Status: P02/S1
Datum: 10 november 2023
Projectnaam: HOV-NS
Projectnummer: BH5788

Opgesteld door: A. Vermeulen

Gecontroleerd door: 921041

Datum: 30-3-2022

Goedgekeurd door: 501708

Datum: 10-11-2023

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderzins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
2	**Wettelijk kader**	**2**
2.1	Algemeen	2
2.2	Omvang geluidzones	2
2.3	Geluidgevoelige bestemmingen	3
2.4	Definitie gevel conform Wgh	4
2.5	Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en geluidbelasting	4
2.6	Aftrek conform art. 110g Wgh	4
2.7	Grenswaarden nieuwe aanleg	5
2.8	Vaststellen hogere grenswaarde (art. 110a Wgh)	5
2.9	Cumulatie	5
3	**Uitgangspunten**	**6**
3.1	Wegontwerp	6
3.2	De onderzochte situatie	6
3.3	Gebruikte rekenmethode	6
3.4	Verkeersgegevens	6
3.5	Te onttrekken geluidgevoelige bestemmingen en af te breken bebouwing	7
3.6	Rekenpunten	7
4	**Resultaten**	**8**
4.1	Nieuwe busbaan	8
4.2	30 km/uur wegen	9
5	**Conclusie**	**11**

Bijlage 1 Verkeersgegevens

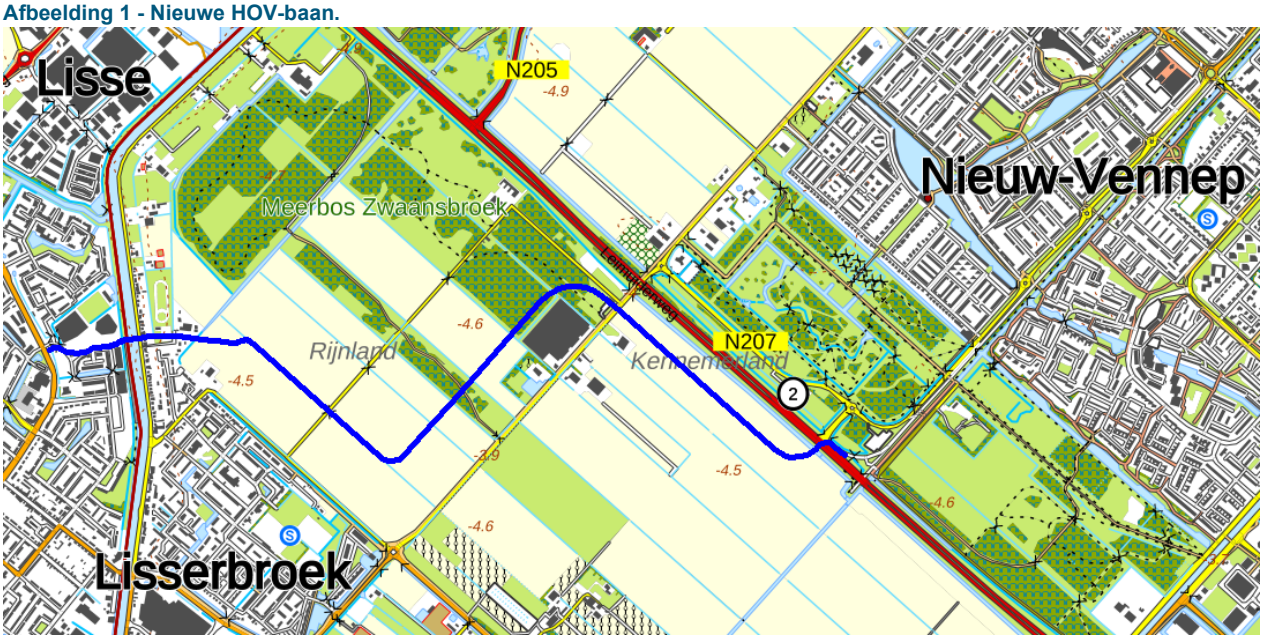
Bijlage 2 Rekenresultaten

1 Inleiding

De provincie Noord-Holland heeft met verschillende partijen een overeenkomst gesloten om een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-verbinding tussen Noordwijk en Schiphol te realiseren. Deze HOV-verbinding is onderdeel van de aanpak van de verkeersafwikkeling in de grensstreek van Noord-Holland en Zuid-Holland. De realisatie van de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol (NS) omvat een pakket aan maatregelen, waaronder een oeververbinding over de ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek en een aansluitende HOV-verbinding met de provinciale weg N207 en het eindpunt van lijn 397 (Zuidtangent) in Nieuw-Vennep (P+R Getsewoud).

In deze rapportage zijn de geluidseffecten in beeld gebracht van de nieuw aan te leggen HOV-baan tussen Lisse en Nieuw-Vennep en is getoetst aan de wettelijke kaders voor de aanleg van een nieuwe weg. In de onderstaande afbeelding is de nieuwe busbaan (blauwe lijn) weergegeven.

Afbeelding 1 - Nieuwe HOV-baan.



Ten behoeve van de aanleg van de nieuwe HOV-baan worden nog wijzigingen doorgevoerd aan 30 km/ uur wegen:

- Er komt een nieuwe ontsluiting voor de ijs- en skeelerclub te Lisserbroek.
- Er vindt lokaal een verschuiving plaats van de wegas van de Hillegommerdijk.

Doel van het onderzoek is te bepalen of op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen langs de nieuwe HOV-baan wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Indien sprake is van een overschrijding dan wordt onderzocht welke geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden. Voor wegen waar (in de toekomst) een 30 km regime heerst, worden de wijzigingen getoetst aan een goede ruimtelijke ordening.

In dit rapport wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op het wettelijk kader en in hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten van het onderzoek nader beschreven. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten vermeld en getoetst. Ten slotte volgt in hoofdstuk 5 de conclusie.

2 Wettelijk kader

2.1 Algemeen

Voor de aanleg van een nieuwe weg stelt de Wet geluidhinder (Wgh) eisen aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting: Op grond van afdeling 2 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder moet een onderzoek ingesteld worden naar de toekomstige geluidbelasting vanwege de nieuwe weg op geluidgevoelige bestemmingen.

Het reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) stelt de regels voor het bepalen van de geluidbelastingen. Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is volgens het Rmg2012 het zogenoemde maatgevende jaar: Voor de nieuw aan te leggen weg is dit het 10de jaar na realisatie van de weg. De toekomstige geluidbelasting is bepalend voor het treffen van eventuele geluidmaatregelen.

De Wet geluidhinder is alleen van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van de wegen. Binnen deze zones wordt de geluidbelasting getoetst aan de grenswaarden. De grenswaarden zijn opgenomen in de Wgh en Besluit geluidhinder (Bg).

2.2 Omvang geluidzones

In art. 74 Wgh zijn de geluidzones gedefinieerd. De geluidzones zijn te beschouwen als aandachts- of onderzoeksgebieden. Zones zijn van rechtswege aanwezig. Dat wil zeggen dat er geen apart besluit nodig is om ze in te stellen. Op het moment dat het aantal rijstroken van de weg zodanig wordt gewijzigd dat daar een andere wettelijke zonebreedte bij hoort, is die nieuwe zonebreedte automatisch van kracht. De wettelijke breedte van de geluidzone wordt bepaald door het aantal rijstroken van de weg, en het binnen- of buitenstedelijke karakter van de omgeving langs de weg. In de volgende tabel zijn de wettelijke zonebreedten opgesomd die de Wgh kent.

Tabel 1 - Zonebreedte wegverkeer.

Aantal rijstroken	Breedte van de geluidzone	
	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
1 of 2	250 m	200 m
3 of 4	400 m	350 m
5 of meer	600 m	350 m

In art. 1 Wgh zijn de definities opgenomen van stedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- *Buitenstedelijk:* het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door borden komgrens) en het gebied (binnen en buiten de bebouwde kom) binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- *Stedelijk:* het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van de gebieden binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Voor de geluidgevoelige bestemmingen langs de nieuwe HOV-baan is sprake van deels stedelijk, deels buitenstedelijk gebied. Bestaande uit twee rijstroken heeft de busbaan een zone van resp. 200 tot 250 meter.

Wegen die geen zone (art. 74, lid 2 Wgh) hebben, en waarop de Wet geluidhinder dus niet van toepassing is, zijn:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- Wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

De wegen waarop een 30 km/uur regime van toepassing is, hebben geen geluidzone volgens de Wgh en zijn de grenswaarden in de Wgh niet van toepassing. Echter in het kader van een goede ruimtelijke ordening is ook inzicht gegeven in de geluidbelasting vanwege deze wegen. De grenswaarden in de Wgh zijn hierop niet van toepassing, maar door aansluiting te zoeken met deze grenswaarden wordt wel een beeld van de hoogte van de optredende geluidbelastingen gegeven. Verder wordt de onderstaande kwalificatie gebruikt voor het geluid, conform de veelgebruikte Miedema-tabel.

Tabel 2: Kwalificatie geluid volgens Miedema, geluidbelasting excl. 5 dB aftrek conform art. 110g Wgh.

Gecumuleerde geluid in L_{cum}	Kwalificatie
≤ 45	Zeer goed
46 – 50	Goed
51 – 55	Redelijk
56 – 60	Matig
61 – 65	Tamelijk slecht
66 – 70	Slecht
≥ 71	Zeer slecht

In dit rapport wordt een waarde tot de voorkeurswaarde 48 dB (= 53 dB excl. art. 110g) als ‘goed’ woon- en leefklimaat gezien, een waarde tussen 48 en 58 dB (= 53-63 dB excl. art. 110g) als ‘matig’ beoordeeld en > 58 dB (= 63 dB excl. art. 110g Wgh) als ‘slecht’.

2.3 Geluidgevoelige bestemmingen

Onder geluidgevoelige bestemmingen worden in de Wet geluidhinder verstaan: woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen. De grenswaarden van de Wet geluidhinder zijn van toepassing op de geluidgevoelige bestemmingen voor zover deze liggen binnen de geluidzone van een weg.

Woning
Onder een woning wordt verstaan: gebouw of gedeelte van een gebouw waar bewoning is toegestaan op grond van het bestemmingsplan (art. 1 Wgh).

Ander geluidgevoelig gebouw
Onder een ‘ander geluidgevoelig gebouw’ wordt verstaan: een bij algemene maatregel van bestuur als zodanig aangewezen gebouw, niet zijnde een woning, dat vanwege de bestemming daarvan bijzondere bescherming tegen geluid behoeft (art. 1 Wgh).

Wat andere geluidgevoelige gebouwen zijn, is bepaald in art. 1.2, lid 1 Bg:

a. Een onderwijsgebouw;
b. Een ziekenhuis;
c. Een verpleeghuis;
d. Een verzorgingstehuis;
e. Een psychiatrische inrichting;
f. Een kinderdagverblijf.

2.4 Definitie gevel conform Wgh

In art. 1 Wgh is de definitie voor een gevel opgenomen. Onder een gevel wordt verstaan: bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of ander geluidgevoelig gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak. Ingevolge art. 1b, lid 4 Wgh wordt onder een gevel in de zin van deze wet en de daarop berustende bepalingen niet verstaan:

a. Een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 33 dB onderscheidenlijk 35 dB(A), alsmede
b. Een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

2.5 Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en geluidbelasting

Reken en meetvoorschrift geluid 2012
In het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012) is bepaald hoe de geluidbelastingen op geluidgevoelige bestemmingen bepaald moeten worden. Daarbij geldt dat in het rapport de te toetsen geluidbelastingen als afgeronde waarden moeten worden gepresenteerd. Verschillen tussen geluidbelastingen moeten echter worden berekend uit niet-afgeronde waarden, en pas daarna afgerond worden. Bij het afronden van geluidbelastingen of van verschillen tussen geluidbelastingen wordt een waarde die precies op 0,50 eindigt afgerond naar het dichtstbijzijnde even getal (art. 1.3 Rmg2012).

Geluidbelasting
De geluidbelasting wordt berekend als het gemiddelde van een geheel jaar. Overeenkomstig art. 1 Wgh wordt onder de L_{den}-waarde verstaan het energetisch en naar de tijdsduur van de beoordelingsperiode gemiddelde van de volgende drie waarden:

- Het equivalente geluidniveau gedurende de dagperiode L_{day} (van 07:00 uur tot 19:00 uur);
- Het equivalente geluidniveau gedurende de avondperiode $L_{evening}$ (van 19:00 uur tot 23:00 uur) vermeerderd met 5 dB;
- Het equivalente geluidniveau gedurende de nachtperiode L_{night} (van 23:00 uur tot 07:00 uur) vermeerderd met 10 dB.

Op de berekende de L_{den}-waarden wordt overeenkomstig art. 110g Wgh een aftrek toegepast bij wegverkeerslawaai.

2.6 Aftrek conform art. 110g Wgh

Voordat wordt getoetst aan de grenswaarden in de Wgh dient volgens art. 110g Wgh de berekende geluidbelasting vanwege het wegverkeer te worden gecorrigeerd. In art. 3.4, lid 1 Rmg2012 is de aftrek van art. 110g Wgh omschreven. Deze aftrek is tot de inwerkingtreding van de omgevingswet:

a. 3 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 56 dB is;
b. 4 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidsbelasting vanwege de weg zonder toepassing van artikel 110g van de Wet geluidhinder 57 dB is;
c. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt en de geluidbelasting afwijkt van de onder a. en b. genoemde waarden;
d. 5 dB voor de overige wegen.

2.7 Grenswaarden nieuwe aanleg

In de Wet geluidhinder wordt voor bestaande woningen binnen de zone van een nieuw aan te leggen weg een voorkeurswaarde gehanteerd van 48 dB. Wanneer deze waarde wordt overschreden, zal moeten worden nagegaan welke geluidbeperkende maatregelen kunnen worden getroffen om deze overschrijding terug te brengen, bij voorkeur tot 48 dB.

Het is mogelijk hogere geluidbelastingen toe te staan. In de tabel 3 zijn de grenswaarden samengevat.

Tabel 3 - Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting nieuwe weg en bestaande bestemming.

Geluidgevoelige bestemming	Voorkeurswaarde		Ten hoogste toelaatbare geluidbelasting			
			Buitenstedelijk		Stedelijk	
Woning	48 dB	art. 82, lid 1 Wgh	58 dB	art. 83, lid 3b Wgh	63 dB	art. 83, lid 3a Wgh
Agrarische woning	48 dB	art. 82, lid 1 Wgh	58 dB	art. 83, lid 3b Wgh	63 dB	art. 83, lid 3a Wgh
Ander geluidgevoelig gebouw	48 dB	art. 3.1, lid 1 Bg	58 dB	art. 3.2, lid 1a Bg	63 dB	art. 3.2, lid 1b Bg
Geluidgevoelig terrein	48 dB	art. 3.1, lid 1 Bg	53 dB	art. 3.2, lid 1c Bg	53 dB	art. 3.2, lid 1c Bg

2.8 Vaststellen hogere grenswaarde (art. 110a Wgh)

Een hogere waarde dan de voorkeurswaarde kan worden vastgesteld in gevallen waarin de toepassing van maatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) onvoldoende doeltreffend is, of waarin deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten. Bij bezwaren van financiële aard moet er sprake zijn van bovenmatige kosten, alsmede het ontbreken van alternatieven (art. 110a, lid 5 Wgh).
Als het bevoegd gezag geluidbeleid heeft voor het toestaan van hogere waarden, dan wordt ook aan deze voorwaarden getoetst.

Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dan de voorkeurswaarde dient de procedure gevolgd te worden zoals is omschreven in art. 110c Wgh. Dit betreft de procedure zoals geregeld in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Een van de aspecten hierbij is een ter visie legging van het (ontwerp)besluit en de akoestische rapportage.

2.9 Cumulatie

Bij het vaststellen van een hogere grenswaarde voor een geluidgevoelig bestemming moet op grond van art. 110f Wgh aandacht worden geschonken aan de eventuele cumulatie met andere gezoneerde geluidbronnen, indien de geluidgevoelige bestemming tevens binnen de geluidzone van één of meer van deze geluidbronnen ligt. Hierbij wordt de geluidbelasting gecumuleerd met de andere gezoneerde geluidbronnen waarbij sprake is van een geluidbelasting hoger dan de zogenaamde voorkeurswaarden.

3 Uitgangspunten

3.1 Wegontwerp

Voor het wegontwerp is uitgegaan van de volgende bestanden (d.d. 18 maart 2022):
- BH5788-RHD-ZZ-XX-M2-N-0037_Ontwerpsnelheden
- BH5788-RHD-WE-VO-M2-N-0053_Wegontwerp 2D
- BH5788-RHD-WE-XX-M3-N-0013_C3D20_Wegontwerp [Export CorFL]

3.2 De onderzochte situatie

De geluidberekeningen voor de nieuwe weg zijn uitgevoerd met gegevens die gelden voor de situatie circa 10 jaar in de toekomst.
De in de Wgh gestelde grenswaarden zijn van toepassing op de geluidbelasting vanwege de afzonderlijke geluidbronnen. In dit onderzoek is de geluidbelasting daarom per weg berekend en getoetst.

De mogelijke nieuwbouw voor de gebiedsontwikkeling Lisserbroek Noord is niet betrokken in dit onderzoek. Ervan uit wordt gegaan dat de busbaan eerder gerealiseerd is.

3.3 Gebruikte rekenmethode

De berekeningen zijn overeenkomstig art. 3.2 RMG2012 uitgevoerd. Hierin zijn de factoren voorgeschreven waarmee rekening dient te worden gehouden, zoals bijvoorbeeld samenstelling van het verkeer, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, hoogteligging.

Het onderzoek is uitgevoerd met een akoestisch rekenmodel conform Standaard Rekenmethode 2. Hierbij is gebruik gemaakt van het softwarepakket Geomilieu, versie 2022.01.

3.4 Verkeersgegevens

De hoeveelheid verkeer op een weg wordt uitgedrukt in het gemiddelde aantal motorvoertuigen dat in de dag-, avond- en nachtperiode per uur over de weg rijdt (op basis van weekdagjaargemiddelden).

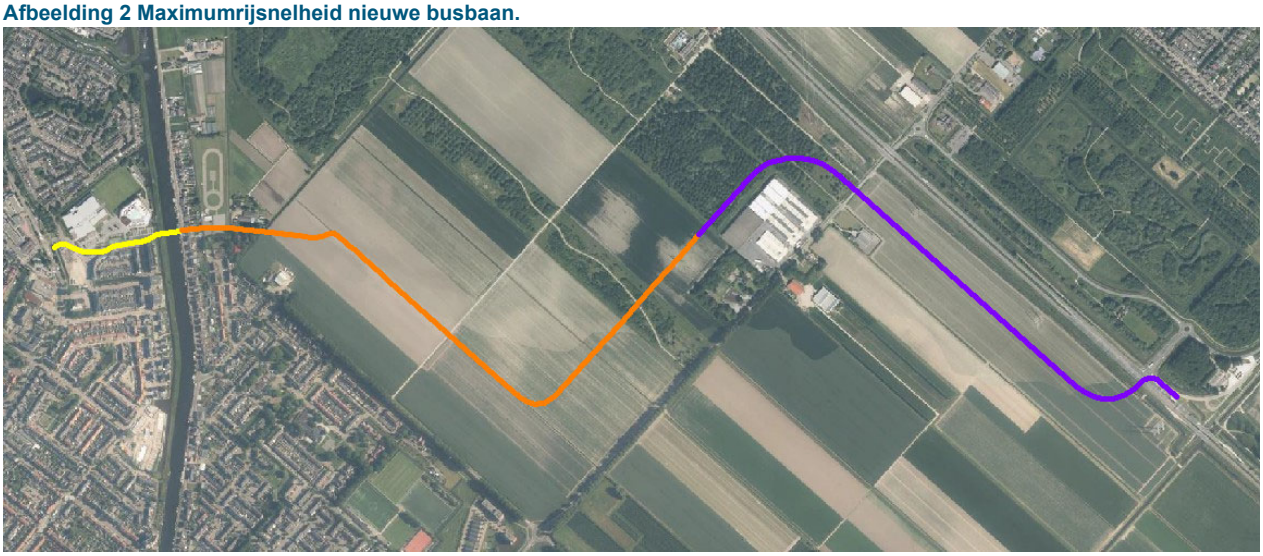
In bijlage 1 zijn de verkeersgegevens opgenomen. Deze zijn aangeleverd door de gemeente Haarlemmermeer. In onderstaande tabel zijn de gegevens samengevat.

Tabel 4 Verkeersgegevens.

Weg	**Etmaalintensiteit (2032)**	**Rijsnelheid** in [km/uur]	**Wegdektype**
Nieuwe busbaan	160*	30-50-80 *(zie afbeelding 2)*	Dicht asfaltbeton (DAB)
Nieuwe ontsluiting ijs- en skeelerclub	200	30	DAB
Hillegommerdijk *(ter hoogte van kruising met busbaan)*	900 *(3.000 in huidige situatie)*	30 *(50 km/uur in huidige situatie)*	Klinkers in keperverband *(DAB in huidige situatie)*

** Gebaseerd op een 2-4-6-dienstegeling, tijdens dal- (6 uur per etmaal), normaal- (8 uur p/e) en spitsperiode (6 uur p/e).*

Afbeelding 2 Maximumrijsnelheid nieuwe busbaan.



3.5 Te onttrekken geluidgevoelige bestemmingen en af te breken bebouwing

Voor de nieuwe busbaan dienen drie woningen te worden geamoveerd. Het betreft de woningen Hillegommerdijk 52, 55 en 56 te Lisserbroek.

3.6 Rekenpunten

Op representatieve geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied is een rekenpunt gelegd. De geluidbelastingen zijn berekend voor alle bouwlagen. Op de begane grond is er gerekend op een hoogte van 1,5 meter. De rekenhoogte voor de 1^{e} verdieping is 4,5 meter. Vervolgens is er een verdiepingshoogte aangehouden van 3 meter.

4 Resultaten

In onderstaande paragrafen zijn de geluidseffecten van de nieuwe busbaan en de te wijzigen 30 km/uur wegen in beeld gebracht.

4.1 Nieuwe busbaan

Resultaten
Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden op de geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied, zie onderstaande afbeeldingen (groen ≤ 48 dB) en bijlage 2 in meer detail.

Maatregelen
Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van de nieuwe busbaan.

Afbeelding 3 Resultaten geluidbelasting nieuwe busbaan (rekenpunten op geluidgevoelige bestemmingen).



Afbeelding 4 Resultaten geluidbelasting nieuwe busbaan (contour > 48 dB).



4.2 30 km/uur wegen

Busbaan tussen Oranjelaan en Hillegommerdijk

In Lisse (ten westen van de ringvaart) is de rijsnelheid op de nieuwe busbaan 30 km/uur. De geluidbelasting is niet hoger dan 48 dB op de omliggende bebouwing, uitgaande van een wegdek met dicht asfaltbeton.
In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt dit beoordeeld als ‘goed’.

Nieuwe brug over ringvaart

Voor de aanleg van de HOV-baan tussen Lisse en Lisserbroek is een nieuwe brug over de ringvaart nodig.
Bij de uitwerking van het ontwerp van de brug dient gelet te worden dat de geluiduitstraling naar de omgeving tot een minimum wordt beperkt.
Zwaardere constructies, zoals beton, worden minder gemakkelijk in trilling gebracht dan bijvoorbeeld staal. Daardoor kunnen ze minder potentieel geluid naar de omgeving afstralen.
Verder kunnen voegen bij de overgang van brug naar de weg voor geluidsoverlast zorgen. Gunstig voor wat betreft de geluiduitstraling naar de omgeving is de overgang voegloos uit te voeren.

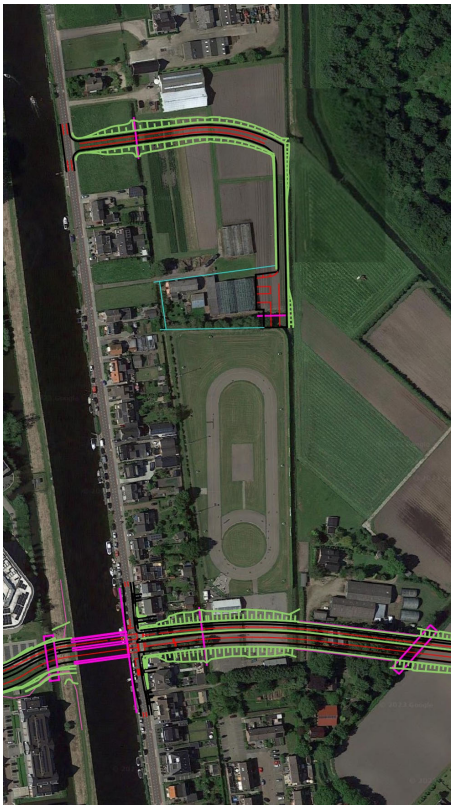
Wijziging Hillegommerdijk

Ter hoogte van de kruising met de nieuwe busbaan zal de wegas van de Hillegommerdijk worden verschoven. Verder is in het ontwerp opgenomen dat de huidige snelheid van 50 km/uur wordt verlaagd naar 30 km/uur en overwogen kan worden het wegdektype dichtasfaltbeton te vervangen door elementenverharding. De prognose is dat de intensiteiten op dit wegvak in de toekomst lager zijn dan in de huidige situatie (pre-corona) vanwege ontwikkelingen in de omgeving.
Deze wijzigingen aan de Hillegommerdijk zorgen bij elkaar ervoor dat de geluidbelasting in de toekomst ca. 7 dB lager ligt dan de huidige situatie.
In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt dit beoordeeld als ‘goed’.



Nieuwe ontsluiting ijs- en skeelerclub
Bij de aanleg van de busbaan zal de ijs- en skeelerclub op een andere manier ontsloten worden. Voornemens is aan de noordzijde van Lisserbroek deze ontsluitingsweg te realiseren.
De geluidbelasting ten gevolge van deze nieuwe weg is niet hoger dan 48 dB op de omliggende geluidgevoelige bestemmingen, zowel op de woning als op tuinniveau, zie bijlage 2. Cumulatief met de Hillegommerdijk heeft deze ontsluitingsweg geeft deze ontsluitingsweg geen significante toename. In de berekening is een ligging aangehouden die iets dichter bij de woning ligt dan het definitieve ontwerp. De werkelijke belasting zal daarom lager zijn dan berekend.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de situatie met nieuwe ontsluiting beoordeeld als ‘goed’.



5 Conclusie

Er zijn voornemens een nieuwe HOV-baan aan te leggen tussen Nieuw-Vennep en Lisse. De nieuwe aanleg van deze weg is getoetst aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Voor de wegen waar een 30 km/uur regime heerst (in de toekomst), zijn de wijzigingen getoetst aan een goede ruimtelijke ordening.

Nieuwe HOV-baan
Ten gevolge van de nieuwe busbaan wordt de voorkeurswaarde van 48 dB niet overschreden. Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten aanzien van deze nieuwe busbaan.

30 km/uur wegen

Nieuwe ontsluiting ijs- en skeelerclub, verschuiving wegas Hillegommerdijk, busbaan 30km/uur-deel
In het kader van een goede ruimtelijke ordening worden de wijzigingen aan de 30 km/uur wegen beoordeeld als ‘goed’. De ontwikkelingen wordt niet gezien als verslechtering van het woon- en leefklimaat voor wat betreft geluid.

Nieuwe brug over ringvaart
Bij de uitwerking van het ontwerp en de uitvoering van de brug dient goed gelet te worden dat de geluiduitstraling van de brug tot een minimum wordt beperkt zodat hier geen negatieve geluidseffecten ontstaan bij omliggende woningen.

Royal HaskoningDHV

Bijlage 1: Verkeersgegevens

Busbaan

Gemiddelde intensiteit per uur per categorie per periode

Categorie	Dag	Avond	Nacht
Motorfietsen	--	--	--
Lichte mvtg	--	--	--
Middelzware mvtg	9.33	6.00	3.00
Zware mvtg	--	--	--

Hillegommerdijk toekomstige situatie

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode

Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit [%]	6.76	3.70	0.51	100.00
Motorfietsen [%]	--	--	--	
Lichte mvtg [%]	95.00	95.60	96.10	
Middelzware mvtg [%]	3.40	3.00	2.80	
Zware mvtg [%]	1.60	1.40	1.10	
Totaal [%]	100.00	100.00	100.00	

Etmaalintensiteit: 900.00

Hillegommerdijk huidige situatie

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode

Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit [%]	6.76	3.70	0.51	100.00
Motorfietsen [%]	--	--	--	
Lichte mvtg [%]	95.00	95.60	96.10	
Middelzware mvtg [%]	3.40	3.00	2.80	
Zware mvtg [%]	1.60	1.40	1.10	
Totaal [%]	100.00	100.00	100.00	

Etmaalintensiteit: 3000.00

Nieuwe ontsluiting ijs- en skeelerclub

Gemiddelde uurverdeling per categorie per periode

Categorie	Dag	Avond	Nacht	Totaal
Uurintensiteit [%]	6.70	3.50	0.50	98.40
Motorfietsen [%]	--	--	--	
Lichte mvtg [%]	100.00	100.00	100.00	
Middelzware mvtg [%]	--	--	--	
Zware mvtg [%]	--	--	--	
Totaal [%]	100.00	100.00	100.00	

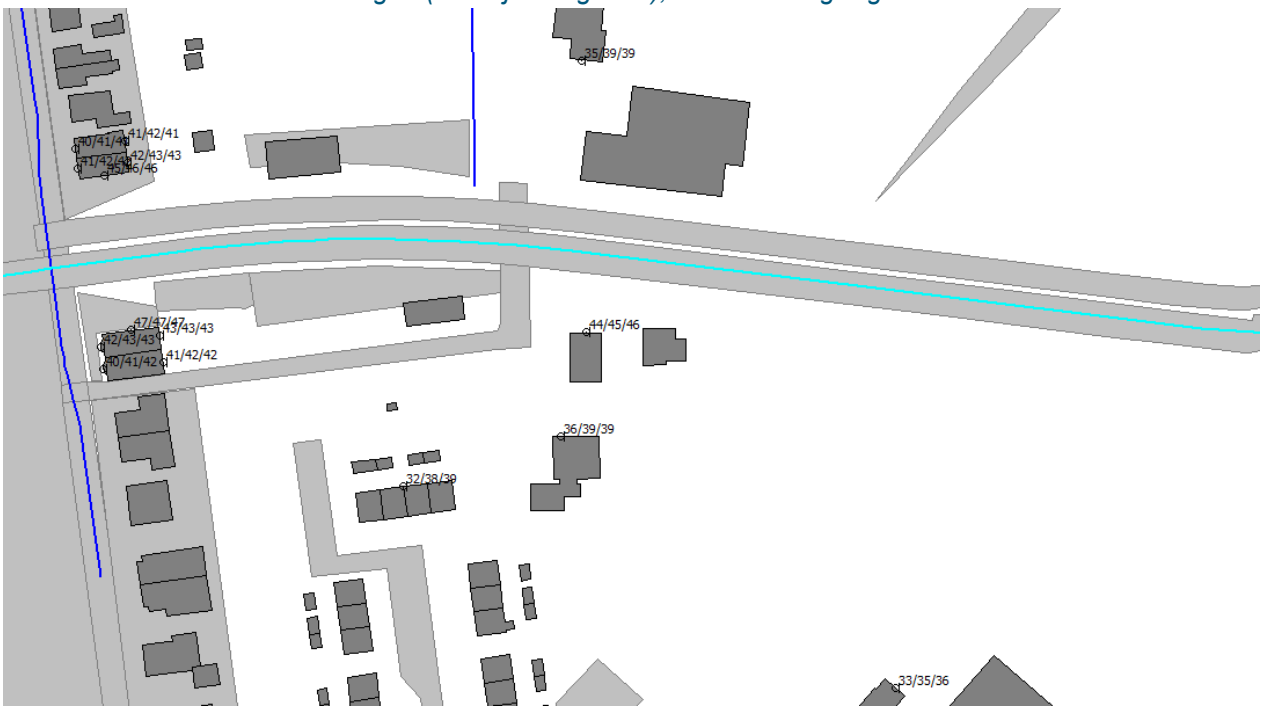
Etmaalintensiteit: 200.00

Bijlage 2: Rekenresultaten

Rekenresultaten Geluidbelastingen (westzijde ringvaart), incl. art. 110g Wgh



Rekenresultaten Geluidbelastingen (oostzijde ringvaart), incl. art. 110g Wgh



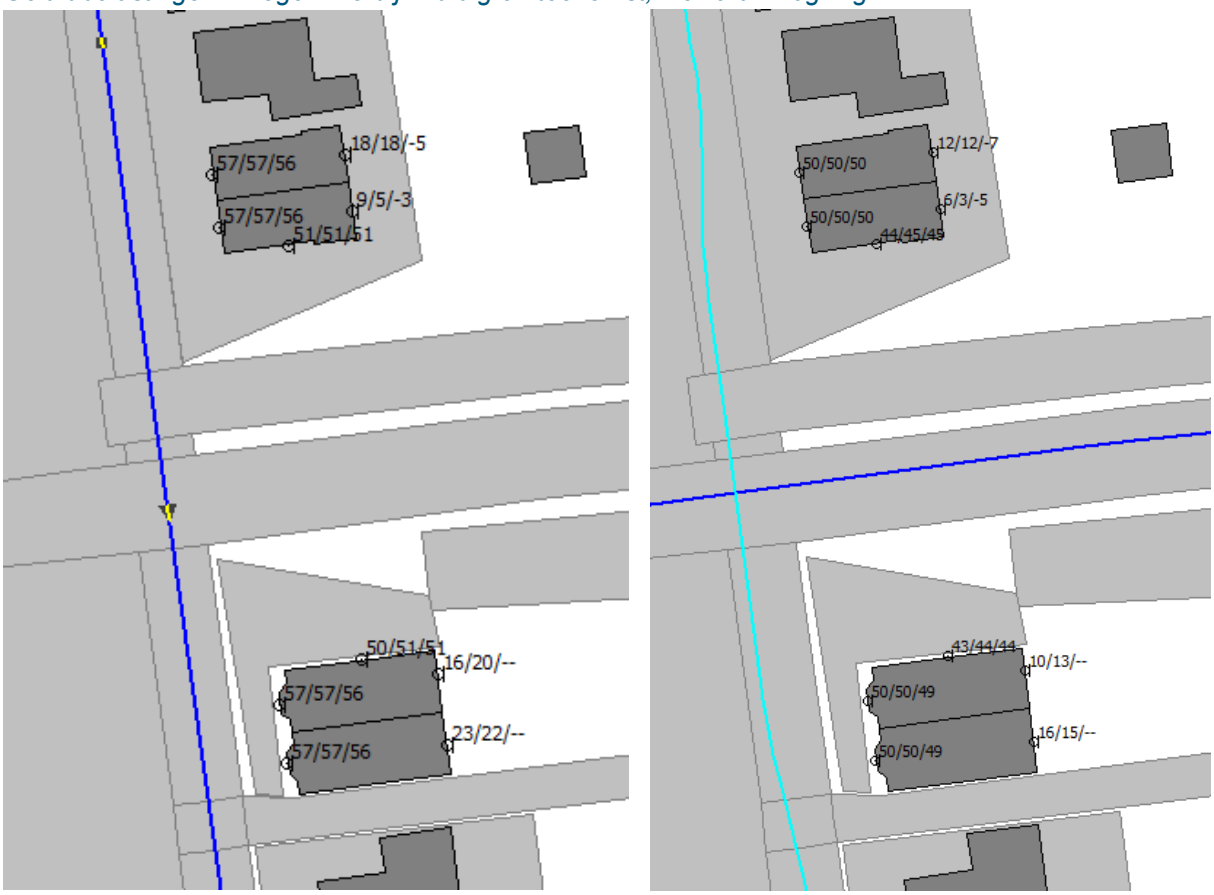
Geluidbelastingen busbaan (oostzijde ringvaart), incl. art. 110g Wgh



Geluidbelastingen busbaan nabij (IJweg), incl. art. 110g Wgh



Geluidbelastingen Hillegommerdijk huidig en toekomst, incl. art. 110g Wgh



Geluidbelastingen ontsluiting ijs- en skeelerclub, incl. art. 110g Wgh



Cumulatieve geluidbelasting wegverkeer, excl. art. 110g Wgh



RAPPORT

HOV Noordwijk-Schiphol, tracédeel tussen Nieuw Vennep en Lisse

Vooronderzoek bodem

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0021
Status: Definitief/2.0
Datum: 10 november 2023

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 94241
1090 GE Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	HOV Noordwijk-Schiphol, tracédeel tussen Nieuw Vennep en Lisse
Ondertitel:	HOV-NS Vooronderzoek bodem
Referentie:	BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0021
Status:	2.0/Definitief
Datum:	10 november 2023
Projectnaam:	HOV Noordwijk-Schiphol
Projectnummer:	BH5788
Auteur(s):	M. Gouw

Opgesteld door:	M. Gouw
Gecontroleerd door:	Th. van der Bruggen
Datum:	16 juli 2021
Goedgekeurd door:	P. Kunst / Th. van der Bruggen
Datum:	16 juli 2021 / 10 november 2023

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderzins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1 Inleiding 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Doel 1

1.3 Leeswijzer 1

2 Vooronderzoek 2

2.1 Algemeen 2

2.2 Locatiegegevens en huidig gebruik 3

2.3 Bodemopbouw en geohydrologie 3

2.4 Verwachte bodemkwaliteit 4

2.4.1 Historisch gebruik 4

2.4.2 Bodemkwaliteitskaart 6

2.4.3 Voorgaande bodemonderzoeken 6

2.5 Gebruik en beïnvloeding locatie 7

2.5.1 Potentieel verdachte activiteiten 7

2.5.2 Asbest 7

2.5.3 PFAS 7

2.5.4 Ongewoon voorval 8

2.6 Terreinverkenning 8

3 Conclusie 10

Bijlagen

Bijlage 1

Bodemrapportages ODNZKG en bodemloket

Bijlage 2

Samenvatting voorgaande bodemonderzoeken

1 Inleiding

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft HaskoningDHV Nederland B.V. (hierna RHDHV) een vooronderzoek bodem uitgevoerd voor het plangebied HOV Noordwijk-Schiphol. Het vooronderzoek bodem is uitgevoerd in het kader van het provinciaal inpassingsplan voor het tracédeel tussen Nieuw Vennep en Lisse. In dit rapport zijn de resultaten van het uitgevoerde vooronderzoek bodem beschreven.

1.1 Aanleiding

De provincie Noord-Holland wil een nieuwe hoogwaardige busverbinding realiseren tussen Noordwijk en Schiphol. Voor het tracédeel Lisse – P+R Getsewoud is gestart met het opstellen van het voorlopig ontwerp. In het kader van het voorlopig ontwerp en het opstellen van het provinciaal inpassingsplan (pip) is een vooronderzoek bodem uitgevoerd.

1.2 Doel

Om de besluitvorming over het provinciaal inpassingsplan te onderbouwen is inzicht nodig in de huidige milieuhygiënische situatie van de bodem. Het doel van het vooronderzoek is inzicht krijgen in de mogelijke aanwezigheid van verontreinigingen binnen het plangebied. Hierbij wordt een inschatting gemaakt van de aard, mate, oorzaak en ligging van mogelijke verontreinigingen.

1.3 Leeswijzer

De resultaten van het vooronderzoek zijn beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 zijn de conclusies opgenomen.
Het rapport is opgesteld in 2021.In 2023 is, na controle, alleen figuur 2-1 aangepast zodat duidelijk is dat de noordelijke ontsluiting deel uitmaakt van het onderzoek.

2 Vooronderzoek

2.1 Algemeen

Het vooronderzoek is uitgevoerd conform de NEN5725. Voor het vooronderzoek is uitgegaan van de volgende aanleidingen:
C) opstellen hypothese over de bodemkwaliteitsklasse van de ontvangende bodem voorafgaande aan het toepassen van grond of baggerspecie;
F) toetsing gebruik bodemkwaliteitskaarten bij te ontgraven grond en het toepassen van grond;
G) opstellen hypothese over de bodemkwaliteit bij tijdelijke uitplaatsing en bij overig projectmatig grondverzet ten behoeve van het inschatten van arbeidshygiënische risico's.

N het kader van de genoemde hypotheses zijn de volgende onderzoeksaspecten beschouwd:

- Locatiegegevens;
- Bodemopbouw en geohydrologie;
- Verwachting ten aanzien van de bodemkwaliteit;
- Gebruik en beïnvloeding van de locatie, verdachte situatie, activiteiten, ongewoon voorval.

De te beschouwen onderzoeksaspecten zijn tevens weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 2-1 Onderzoeksaspecten vooronderzoek milieuhygiënische bodemkwaliteit

Onderzoeksaspect		NEN5725 aanleiding C, F en G
1	Locatiegegevens	
	1a. Eigendomssituatie (eigenaar/beheerder)	Nee
	1b. Hoogteligging	Nee
2	Bodemopbouw en geohydrologie	
	2a. Bodemopbouw	Ja
	2b. Antropogene lagen en/of (verwachting) aanwezigheid bodemvreemde materialen	Ja
	2c. Geohydrologie	Nee
3	Verwachting ten aanzien van bodemkwaliteit	
	3a. Aanwezigheid van een (historisch) geval van bodemverontreiniging	Ja
	3b. Vaststellen van de bodemkwaliteit op basis van een bodemkwaliteitskaart (Bkk)	Ja
	3c. Vaststellen van de bodemkwaliteit op basis van eerder uitgevoerd bodemonderzoek	Ja
4	Gebruik en beïnvloedding van de locatie, verdachte situatie activiteiten, ongewoon voorval	
	4a. op basis van voormalig gebruik	Ja
	4b. op basis van huidig gebruik	Ja
	4c. op basis van toekomstig gebruik	Nee
	4d. Vaststellen van asbestverdachte situatie(s)	Ja

Voor het vooronderzoek is gebruik gemaakt van Topotijdreis (kadaster), Dinoloket (bodemopbouw), het digitale bodemarchief Omgevingsdienst (grond- en grondwaterkwaliteit) en het dataportaal bodemvisie van de provincie Noord-Holland.

2.2 Locatiegegevens en huidig gebruik

Het tracédeel Lisse – P+R Getsewoud is gelegen tussen de N207 (Leimuiderweg) ter hoogte van P+R Getsewoud en de Hillegommerdijk 52-55 te Lisserbroek (incl brug over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder). In onderstaande figuur is de ligging van het tracé weergegeven.



Figuur 2-1 Schetsontwerp tracédeel Lisse – P+R Getsewoud d.d. 11 november 2023

Het tracé is hoofdzakelijk gelegen in agrarisch gebied wat in gebruik is als grasland of natuurontwikkeling. In Lisserbroek passeert het tracé de bebouwde kom met hoofdzakelijk woningen en een skeelerbaan. De Ringvaart is een primair oppervlaktewater met een leggerdiepte van 3,5 meter. De Hillegommerdijk (oostzijde) en de Meer- en duinpolderdijk (westzijde) langs de Ringvaart zijn regionale waterkeringen (boezemkades). De Hillegommerdijk is in gebruik als weg. De oostelijk van de Ringvaart gelegen IJtocht is een primaire watergang met een leggerdiepte van 0,8 meter. De direct westelijk van de Ringvaart gelegen watergang is ook een primaire watergang met een leggerdiepte van 0,7 meter.

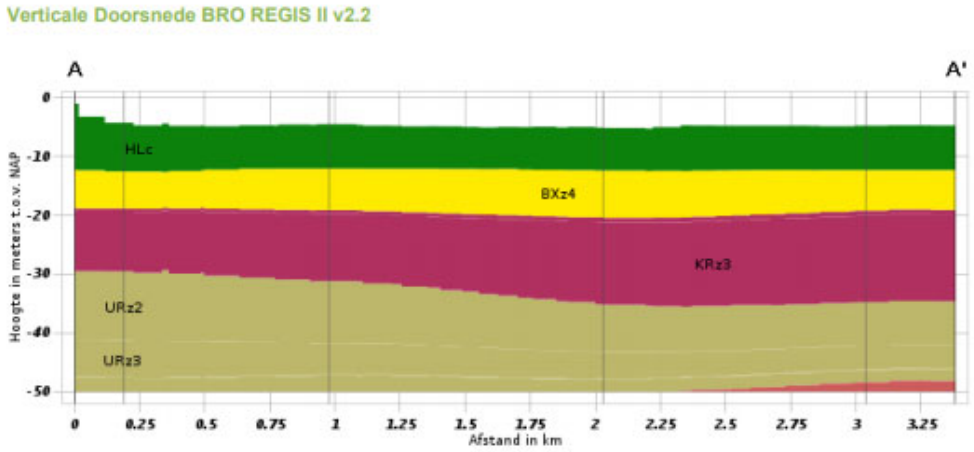
De exacte grenzen van het tracé zijn in deze fase nog niet bekend. De verwachte ingreep in de bodem ter plaatse van de busbaan bedraagt circa 1 m-mv. Ter plaatse van de te realiseren brug is de verwachte ingreep dieper.

2.3 Bodemopbouw en geohydrologie

De gegevens zijn ontleend aan het landelijk hydrogeologisch model Regis II v2.2 uit 2017 (www.dinoloket.nl). De regionale bodemopbouw is geschematiseerd weergegeven in Tabel 2-2. De hoogte van het maaiveld bedraagt circa NAP -4,8 meter.

Tabel 2-2 Regionale bodemopbouw en geohydrologie

Globale diepte (m-NAP)	Geohydrologische schematisatie	Geologische afzetting/formatie	Lithologische samenstelling
-4,8 tot -12	Deklaag	Holocene afzettingen	Afwisselend zand, klei en veen
-12 tot -19	1e watervoerend pakket	Formatie van Boxtel	Midden en fijn zand
-19 tot -31,5		Formatie van Kreftenheye	Midden en grof zand
> -31,5		Formatie van Urk	Midden en grof zand



Figuur 2-2 Doorsnede oost-west van de bodemopbouw

De regionale stromingsrichting van het grondwater in het 1e watervoerend pakket is westelijk gericht. De stromingsrichting van het freatisch grondwater is niet bepaald, maar wordt veelal beïnvloed door de aanwezigheid van onder andere nabij gelegen oppervlaktewateren (Rijnvaart), cunet van wegen en kabels en leidingen in de grond.

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een grondwaterwingebied of -beschermingsgebied.

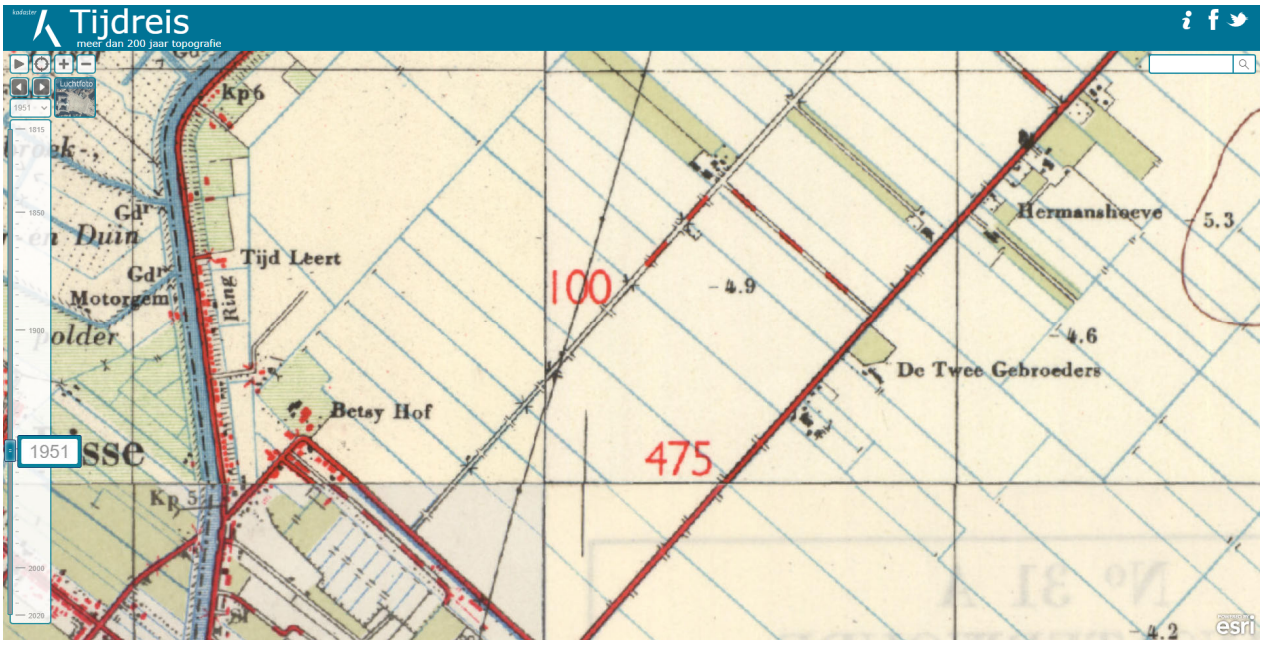
2.4 Verwachte bodemkwaliteit

2.4.1 Historisch gebruik

Het historisch gebruik van de locatie is afgeleid van de topografische kaarten beschikbaar op www.topotijdreis.nl.

Tot halverwege de jaren 1940 is het gebied hoofdzakelijk in gebruik voor agrarische doeleinden. Er zijn meerdere boerderijen aanwezig, welke bereikbaar zijn door lokale wegen. De polderwegen zijn ter plaatse van de watergangen voorzien van dammen/duikers.

Op de topografische kaart van 1949 zijn de eerste contouren zichtbaar van de bebouwing van Lisserbroek. Afgezien van de gestage uitbreiding van Lisserbroek en Lisse, wijzigt er in de polder niets, hooguit ruilverkaveling, waarbij enkele sloten worden gedempt.



Figuur 2-3 Topografische kaart 1951

Op de topografische kaarten van 1981 en 1988 zijn uitbreidingen zichtbaar aan de IJweg 1635 tegenover de boerdrij. Op de topografische kaart van 1988 is tevens de nieuw gebouwde woning aan de IJweg 1641 zichtbaar.



Figuur 2-4 Topografische kaart 1988

De N207 en Getsewoudweg worden zichtbaar op de topografische kaart van 1999. De bebouwing van Lisserbroek en Lisse breiden zich steeds verder uit. Op de topografische kaart van 2007 is de IJs- en Skeelerbaan aanwezig. Afgezien van natuurontwikkeling in de polder, zijn er vanaf 2007 geen noemenswaardige wijzigingen.

2.4.2 Bodemkwaliteitskaart

Door de gemeente Haarlemmermeer is de ‘Nota Bodembeheer gemeente Haarlemmermeer’ opgesteld voor het grond- en baggerverzet binnen de gemeentegrenzen. De nota is in maart 2020 herzien en op 8 mei 2020 in werking getreden. De herziening bestond uit de uitbreiding van de gemeente Haarlemmermeer met Haarlemmerliede en Spaarnwoude.

De gemeente Haarlemmermeer wil met de Nota een praktische richtlijn bieden hoe in de gemeente met grond, vrijkomende grond en baggerspecie moet worden omgegaan. De Nota is een vertaling van de bodemwetgeving en het landelijk ‘generiek’ beleid. Het generiek beleid past echter niet altijd op elke lokale situatie. Voor de gebieden ‘Schiphol Trade Park’ en het poldergebied tussen Hoofddorp en nieuw Vennep (Park 21) is gebiedsspecifiek beleid van toepassing. Daarnaast gelden bijzondere regels voor enkele specifieke stoffen, zoals asbest, chloride, organochloor bestrijdingsmiddelen (OCB’s) en perfluoroctaansulfonaat (PFOS) en perfluoroctaanzuur (PFOA).

Het plangebied is gelegen in de zones 1 (deel buitengebied) en 3A (deel Lisserbroek). Voor de zones geldt het volgende:

Zone 1
- Bodemfunctieklasse: landbouw/natuur;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag 0,0-0,5 m-mv: Achtergrondwaarde;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag 0,5-2,0 m-mv: Achtergrondwaarde;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag > 2,0 m-mv: Achtergrondwaarde.

Zone 3A
- Bodemfunctieklasse: wonen;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag 0,0-0,5 m-mv: Industrie;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag 0,5-2,0 m-mv: Wonen;
- Bodemkwaliteitsklasse ontgraving bodemlaag > 2,0 m-mv: niet gezoneerd, onderzoek uitvoeren.

Voor PFOS en PFOA is door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied een aparte bodemkwaliteitskaart opgesteld. Binnen het plangebied en de directe omgeving zijn echter relatief weinig meetpunten beschikbaar. Op basis van de beschikbare informatie wordt de volgende kwaliteit verwacht:
- Bodemkwaliteit bodemlaag 0,0-0,5 m-mv: PFOS 1,14 µg/kg en PFOA 0,65 µg/kg;
- Bodemkwaliteit bodemlaag > 0,5 m-mv: PFOS niet aangetoond en PFOA 0,23 µg/kg.

2.4.3 Voorgaande bodemonderzoeken

Bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (ODNZKG) is digitaal de bodeminformatie geraadpleegd voor de gemeente Haarlemmermeer. Voor het deel in Lisse is gebruik gemaakt van de informatie uit bodemloket. Binnen het plangebied zijn meerdere bodemonderzoeken bekend. In bijlage 2 zijn per adres de resultaten van de uitgevoerde bodemonderzoeken samengevat. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar de bodemrapportages van de ODNZKG en bodemloket in bijlage 1.

In Lisse ter plaatse van de Sportlaan is een leeflaag sanering uitgevoerd. Vanaf 1 m-mv is een sterke verontreiniging aanwezig met zware metalen en/of PAK. In het dijklichaam van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aanwezig. De bodem in de bebouwde kom van Lisserbroek dijkzone) bevat in het algemeen licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie. Plaatselijk zijn uitschieters aanwezig tot boven de interventiewaarden. Tussen Lisserbroek en de aansluiting met de N207 zijn relatief weinig bodemonderzoeken bekend. Op basis van de beschikbare informatie zijn in de

bodem hooguit licht verhoogde gehalten aanwezig. Ter plaatse van de aansluiting met de N207 zijn eveneens hooguit licht verhoogde gehalten in de bodem aanwezig.

2.5 Gebruik en beïnvloeding locatie

2.5.1 Potentieel verdachte activiteiten

In de bodemrapportage van de ODNZKG en bodemloket is informatie opgenomen over de aanwezigheid van ondergrondse tanks, het historisch bodembestand, dempingen en ophogingen. Navolgend worden de verschillende potentiële bodembedreigende activiteiten besproken.

Ondergrondse tanks
Binnen het plangebied en grenzend daaraan zijn geen ondergrondse tanks bekend.

Historisch bodembestand (HBB)
In het historisch bodembestand zijn in het plangebied geen historische bedrijfsactiviteiten bekend. Grenzend of nabij het plangebied zijn de volgende historische activiteiten bekend:

- IJweg 1635: vriesinstallatie en transportbedrijf;
- IJweg 1812: transportbedrijf;
- Hillegommerdijk 46: bloembollenkwekerij.

De historische activiteiten zijn reeds onderzocht. Uit de bodemonderzoeken blijkt dat in de grond en het grondwater hooguit licht verhoogde gehalten zijn aangetoond.

Huidige bedrijfsactiviteiten
Binnen het plangebied zijn geen bedrijfsactiviteiten aanwezig. Grenzend/nabij het plangebied is aan de IJweg 1635 het bedrijf Frigo (koel- en vriesinstallatie) aanwezig. De verwachting is dat de bedrijfsactiviteiten de bodemkwaliteit in het plangebied niet negatief hebben beïnvloed.

Slootdempingen
Binnen het plangebied heeft herverkaveling plaatsgevonden waardoor oude sloten zijn gedempt. Het is niet bekend met wat voor materiaal de sloten in het verleden zijn gedempt. Waarschijnlijk is dit gebeurt met gebiedseigen materiaal. Er kan echter niet worden uitgesloten dat ander (verdacht) materiaal is gebruikt voor de dempingen.

Ophogingen
Voor zover bekend zijn binnen het plangebied geen grootschalige ophogingen uitgevoerd.

2.5.2 Asbest

Binnen het plangebied zijn geen asbestverdachte bedrijfsactiviteiten bekend. In het buitengebied kunnen ter plaatse van watergangen dammen/duikers aanwezig zijn, waarbij mogelijk asbestverdacht puin is toegepast. Ter plaatse van de verhardingen is het onderliggende funderingsmateriaal mogelijk verdacht voor de aanwezigheid van asbest.

2.5.3 PFAS

De locatie is niet verdacht voor activiteiten waarbij PFAS zijn toegepast. Tevens zijn op de locatie geen (grote) branden bekend. De verwachte beïnvloeding van de onderzoekslocatie door PFAS betreft hoofdzakelijk atmosferische depositie.

2.5.4 Ongewoon voorval

Op de locatie zijn geen ongewone voorvallen of calamiteiten bekend die de kwaliteit van de bodem negatief beïnvloed kunnen hebben.

2.6 Terreinverkenning

De terreinverkenning is uitgevoerd aan de hand van google streetview en Street Smart (Cyclomedia).

Parallel aan de N207 zijn een bovengronds hoogspanningstracé en watergang aanwezig. Aan de Middelweg 173-191 is het woon- en dagcentrum Veldzicht aanwezig en aan de IJweg 1635 het koel- en vriesbedrijf Frigo. Het toekomstige tracé van de HOV-lijn is in hoofdzaak in gebruik als akkerland, grasland of ingericht als bos (aangeplant). Na het passeren van de watergang IJtocht komt het tracé in bebouwd gebied met hoofdzakelijk woningen, enkele landbouwbedrijven en een skeelerbaan.

In het bebouwd gebied zijn verhardingen aanwezig bestaande uit met name asfalt/beton. De Hillegommerdijk is verhard met asfalt. De voetpaden en parkeervakken zijn verhard met klinkers of tegels. Langs de Hillegommerdijk zijn in de Ringvaart diverse aanmeersteigers met boten aanwezig. De Ringvaart is voorzien van waarschijnlijk een houten beschoeiing.

2.7 Interpretatie

Conform de systematiek van de NEN5725:2017 dient antwoord gegeven te worden op de onderzoeksvragen van de aanleidingen. De antwoorden zijn in Tabel 2-3 weergegeven. De geraadpleegde bronnen worden beschouwd als betrouwbaar. Er is geen sprake van tegenstrijdige informatie die de betrouwbaarheid hiervan in twijfel trekken.

Tabel 2-3 Antwoorden onderzoeksvragen uit de NEN5725:2017

Vraag	Antwoord
Afbakening projectgebied	Het projectgebied is gelegen tussen de N207 (Leimuiderweg) ter hoogte van P+R Getsewoud en de Hillegommerdijk 52-55 te Lisserbroek (incl brug over de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder). De exacte locaties waar grondwerkzaamheden plaats gaan vinden ligt nog niet vast. Hiervoor moet het ontwerp verder uitgewerkt worden. Met het oog op effect op het projectgebied is voor landbodem rekening gehouden met beschikbare informatie binnen een straal van 5 meter en voor grondwater is rekening gehouden met een straal van 100 meter. Voor de diepte is uitgegaan van 1 meter (busbaan). Ter plaatse van de te realiseren brug zal dit dieper zijn.
Bodemkwaliteitskaart	• De boven- en ondergrond in zone 1 voldoet gemiddeld aan de bodemkwaliteit Achtergrondwaarde (gelijk de ontgravingskaart) en kan hergebruikt worden met de bodemkwaliteitskaart als milieuhygiënische verklaring; • De boven- en ondergrond in zone 3A voldoet gemiddeld aan de bodemkwaliteit Industrie of Wonen (gelijk de ontgravingskaart) en kan hergebruikt worden met de bodemkwaliteitskaart als milieuhygiënische verklaring; • De toepassingsklasse binnen het plangebied is bodemkwaliteitsklasse Landbouw/natuur en Wonen (gelijk de functieklassekaart).
Potentiële bodembedreigende bronnen	• Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn diverse historische activiteiten geweest. De historische activiteiten hebben de bodemkwaliteit in het plangebied niet negatief beïnvloed; • In het plangebied zijn slootdempingen aanwezig. Het kan niet worden uitgesloten dat asbestverdacht en/of verontreinigd materiaal is gebruikt bij het dempen van de sloten.

Vraag	Antwoord
Beïnvloeding vanuit de omgeving van de bodemkwaliteit of de kwaliteit van het grondwater	De bodemkwaliteit van het projectgebied is beïnvloed door het gebruik als dijklichaam (Hillegommerdijk te Lissebroek) en stortplaats (Sportlaan te Lisse).
Ernstige bodemverontreiniging	Binnen en in de omgeving van het plangebied zijn de volgende gevallen van ernstige bodemverontreiniging bekend: • Sportlaan te Lisse; • Hillegommerdijk te Lissebroek; Bij voorgenomen grondwerkzaamheden in of nabij het geval van bodemverontreiniging, dient rekening te worden gehouden met (sanerings)maatregelen.

Afdoende vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem	• De bodemkwaliteit is niet afdoende vastgesteld. Binnen het plangebied zijn potentiële bronnen aanwezig welke niet of onvoldoende onderzocht zijn en de bodemkwaliteit in het plangebied beïnvloed kunnen hebben:
	  ○ Hillegommerdijk
	  ○ Gedempte sloten
	  ○ Dammen en duikers
	• Binnen of aangrenzend aan het plangebied zijn alle (voormalige) verdachte bedrijfsactiviteiten voldoende onderzocht
	• De sterke verontreinigingen ter plaatse van de Hillegommerdijk te Lissebroek zijn heterogeen en niet volledig in beeld;
	• Het geval van ernstige bodemverontreiniging in de grond ter plaatse van de Sportlaan te Lisse is gesaneerd door middel van een leeflaag.

3 Conclusie

In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft Royal HaskoningDHV een vooronderzoek bodem uitgevoerd voor het tracédeel Lisse – P+R Getsewoud van het plan HOV Noordwijk-Schiphol.

Verdachte activiteiten
Zowel in het (recente) verleden als huidige situatie zijn er enkele bedrijven aanwezig (geweest) waarvan de activiteiten potentieel bodembedreigend zijn. De bedrijven grenzen aan of liggen nabij het plangebied. De verwachting is dat de bedrijfsactiviteiten de bodemkwaliteit in het plangebied niet negatief hebben beïnvloed.

Bodemkwaliteit
In Lisse ter plaatse van de Sportlaan is vanaf 1 m-mv is een sterke verontreiniging aanwezig met zware metalen en/of PAK. In het dijklichaam van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aanwezig. De bodem in de bebouwde kom van Lisserbroek (dijkzone) bevat in het algemeen licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie. Plaatselijk zijn uitschieters aanwezig tot boven de interventiewaarden. In het gebied vanaf Lisserbroek tot en met de aansluiting met de N207 zijn op basis van de beschikbare informatie zijn in de bodem hooguit licht verhoogde gehalten aanwezig.

Gedempte sloten
Binnen het plangebied zijn meerdere gedempte sloten aanwezig. Onduidelijk is met welk materiaal de sloten zijn gedempt. Derhalve zijn de gedempte sloten verdacht voor verontreiniging (inclusief asbest).

Saneringsnoodzaak
Binnen de gemeente Lisse ter plaatse van de aansluiting op de Sportlaan is een geval van bodemverontreiniging aanwezig. De locatie is gesaneerd door middel van een leeflaag. Ter plaatse van de Hillegommerdijk zijn plaatselijk sterke verontreinigingen aangetoond. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient op deze deellocaties rekening te worden gehouden met mogelijke saneringsmaatregelen.

Aanvullend bodemonderzoek
In het kader van de procedure voor het provinciaal inpassingsplan zijn geen bodemonderzoeken noodzakelijk. Ten behoeve van grondverwerving en de uitvoeringsfase is bodemonderzoek noodzakelijk om nader inzicht te krijgen in de bodemkwaliteit en hergebruik/afzetmogelijkheden van de vrijkomende grond.

Bijlage 1
Bodemrapportages ODNZKG en bodemloket

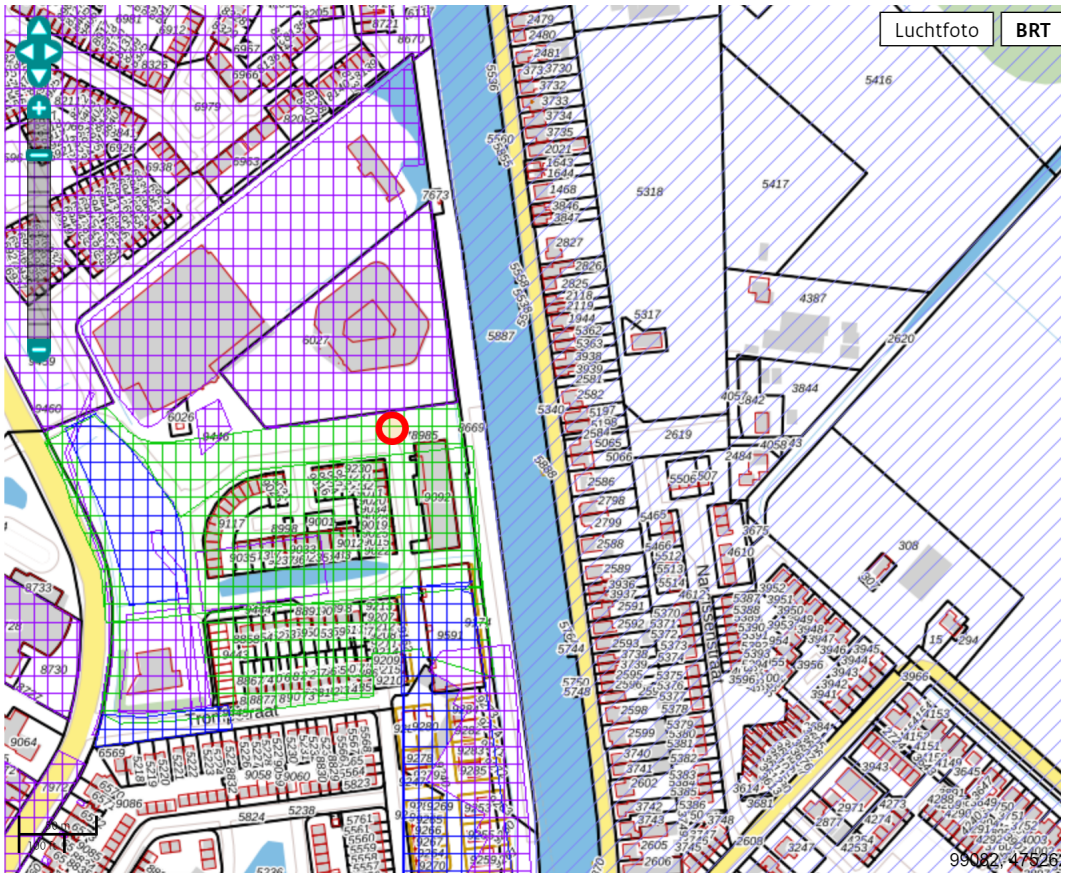
Royal HaskoningDHV

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rapport Bodemloket

Geen locatiecode Sportlaan / Oranjelaan

Datum: 9-3-2021



Legenda

Locatie

Voortgang onderzoek

- Gegevens aanwezig, status onbekend
- Saneringsactiviteit
- Voldoende onderzocht/gesaneerd
- Onderzoek uitvoeren
- Historie bekend

Mijnsteengebieden

- Mijnsteengebieden Limburg Besluit Bodemkwaliteit

RapportGeen locatiecode Sportlaan / Oranjelaan

Inhoud

1 Algemeen

1.1 Administratieve gegevens
1.2 Statusinformatie
1.3 Verontreinigende (onderzochte) activiteiten
1.4 Onderzoeksrapporten
1.5 Besluiten
1.6 Saneringsinformatie
1.7 Contactgegevens

2 Disclaimer

1 Algemeen

Dit rapport is opgesteld met de gegevens uit http://www.bodemloket.nl.

1.1 Administratieve gegevens

Locatienaam:	Sportlaan / Oranjelaan
Identificatiecode volgens bevoegd gezag:	
Locatiecode gemeentelijk BIS:	AA055300446
Adres:	Sportlaan 1 2161VA LISSE
Gegevensbeheerder:	Omgevingsdienst West-Holland

Als de gegevensbeheerder de provincie is, kan er bij de gemeente en/of de omgevingsdienst waar de locatie onder valt meer informatie beschikbaar zijn.

1.2 Statusinformatie

Vervolg: starten sanering.

Omschrijving: Om de verontreiniging te verwijderen of te beheren moet worden gestart met de sanering.

1.3 Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
stortplaats op land (niet gespecificeerd) (900030)	onbekend	onbekend

1.4 Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Meldingsformulier BUS evaluatieverslag	IDDS		2020-07-23
Monitoringsrapportage	IDDS		2020-07-23
Meldingsformulier BUS saneringsplan	IDDS Milieu	Onbekend	2019-07-05
Saneringsplan	IDDS	1611J824/JKE/rap2	2017-05-05
Meldingsformulier BUS evaluatieverslag	Antea	268160-65	2017-03-21
Sanerings evaluatie	IDDS	1312F959/JWI/rap7.2	2016-09-21
Saneringsplan	IDDS	1411G696/JKE/rap1	2015-02-06

Meldingsformulier BUS saneringsplan	Antea	Onbekend	2014-04-14
Niet onderzocht	IDDS	2013015527	2013-09-11
Saneringsplan	IDDS	1111D762/JKE/rap4	2013-08-02
Nader onderzoek	IDDS	1111D762/JKE/rap1	2012-05-25
Verkennend onderzoek NEN 5740	Grondslag	12794	2008-08-27
Nader onderzoek	Grondslag	12794	2008-05-15
Verkennend onderzoek NEN 5740	Grondslag	12794	2007-12-14

1.5 Besluiten

Type	Kenmerk	Datum
BUS-melding correct aangeleverd	2019136096	2019-07-12
Instemmen met SP	2017073201	2017-06-23
beschikking BUS saneringsevaluatie	2017041656 TU	2017-04-07
Aanv. info gewenst /opschorten	2017008075 TUBUS	2017-01-23
Instemmen uitgevoerde sanering	2016036458	2016-10-18
Beschikking NaZorgPlan	2016036458	2016-10-18
Instemmen afwijken SP	2015050595	2015-11-06
Instemmen met SP	2015003866	2015-02-23
Instemmen afwijken SP	2014014878	2014-07-03
Instemmen met SP	2014008582	2014-04-23
Aanpak ander kader	2014004137	2014-02-24
Instemmen met SP	2013139185	2013-10-02
beschikking ernstig, geen spoed	2013139185	2013-10-02

1.6 Saneringsinformatie

Bovengronds	Ondergronds	Start	Eind
aanbrengen schone leeflaag	Niet van toepassing	2014-08-13	
Niet van toepassing	Niet van toepassing	2017-04-21	

1.7 Contact

Gedetailleerde informatie over deze locatie kunt u opvragen bij

Omgevingsdienst West-Holland
Bodem Informatie Punt (BIP
Telefoonnummer: 071-4083100
E-mail: BIP@odwh.nl

Bodeminformatiemodule ODWH

2 Disclaimer

De bodeminformatie omvat alleen informatie die bij de provincie en gemeenten bekend is. Wanneer er geen gegevens op de kaart staan kunnen we niet met zekerheid zeggen dat de ondergrond schoon is. Andersom wijzen historische bedrijfsactiviteiten op de kaart niet zonder meer op bodemverontreiniging. Om daar duidelijkheid in te krijgen moet de bodem verder onderzocht worden.
De inhoud van deze bodeminformatiekaart is met de grootste zorg samengesteld. Toch kan het voorkomen dat de informatie verouderd is of onjuistheden bevat. Wij vragen daarvoor uw begrip. Neem voor de meest actuele situatie van een locatie contact op met de gegevensbeheerder van de locatie. De contactgegevens van de gegevensbeheerder staat hierboven.
Uw reactie stellen we op prijs. Het geeft ons gelegenheid de fouten en gebreken te herstellen.
Rijkswaterstaat beheert de website Bodemloket. Vragen over de werking van de website kunt u stellen via onze

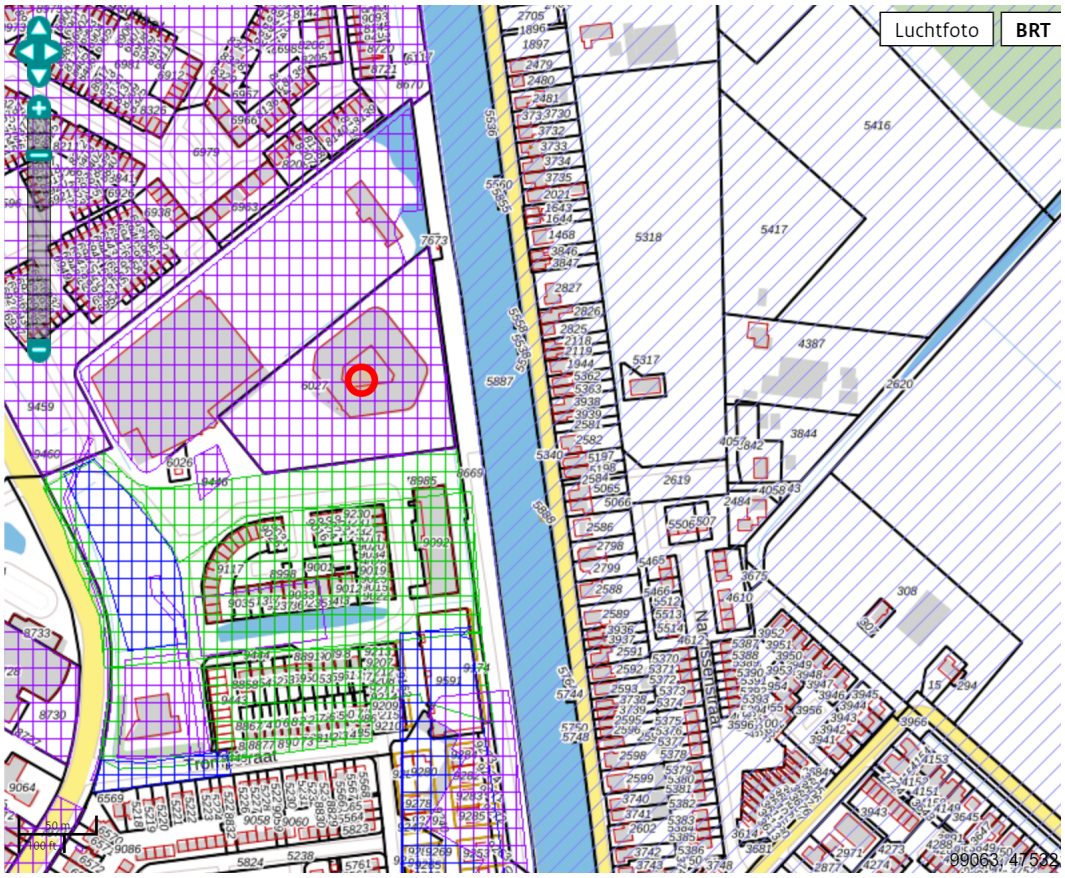
helpdesk: http://www.bodemplus.nl/helpdesk.

Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rapport Bodemloket

Geen locatiecode Sportlaan 3

Datum: 9-3-2021



Legenda

Locatie

Voortgang onderzoek

- Gegevens aanwezig, status onbekend
- Saneringsactiviteit
- Voldoende onderzocht/gesaneerd
- Onderzoek uitvoeren
- Historie bekend

Mijnsteengebieden

- Mijnsteengebieden Limburg Besluit Bodemkwaliteit

RapportGeen locatiecode Sportlaan 3

Inhoud

1 Algemeen

1.1 Administratieve gegevens
1.2 Statusinformatie
1.3 Verontreinigende (onderzochte) activiteiten
1.4 Onderzoeksrapporten
1.5 Besluiten
1.6 Saneringsinformatie
1.7 Contactgegevens

2 Disclaimer

1 Algemeen

Dit rapport is opgesteld met de gegevens uit http://www.bodemloket.nl.

1.1 Administratieve gegevens

Locatienaam:	Sportlaan 3
Identificatiecode volgens bevoegd gezag:	
Locatiecode gemeentelijk BIS:	AA055300461
Adres:	Sportlaan 3 2161VA LISSE
Gegevensbeheerder:	Omgevingsdienst West-Holland

Als de gegevensbeheerder de provincie is, kan er bij de gemeente en/of de omgevingsdienst waar de locatie onder valt meer informatie beschikbaar zijn.

1.2 Statusinformatie

Vervolg:	voldoende onderzocht.
Omschrijving:	De resultaten van het uitgevoerde (historische) bodemonderzoek geven aan dat de (voormalige) activiteiten en/of de onderzoekslocatie voldoende zijn onderzocht in het kader van de Wet bodembescherming.

1.3 Verontreinigende (onderzochte) activiteiten

Omschrijving	Start	Eind
onbekend (999999)	onbekend	onbekend

1.4 Onderzoeksrapporten

Type	Auteur	Nummer	Datum
Verkennend onderzoek NEN 5740	Grondslag	15154-B	2009-09-11

1.5 Besluiten

Type	Kenmerk	Datum

1.6 Saneringsinformatie

Bovengronds	Ondergronds	Start	Eind

1.7 Contact

Gedetailleerde informatie over deze locatie kunt u opvragen bij

Omgevingsdienst West-Holland
Bodem Informatie Punt (BIP
Telefoonnummer: 071-4083100
E-mail: BIP@odwh.nl

Bodeminformatiemodule ODWH

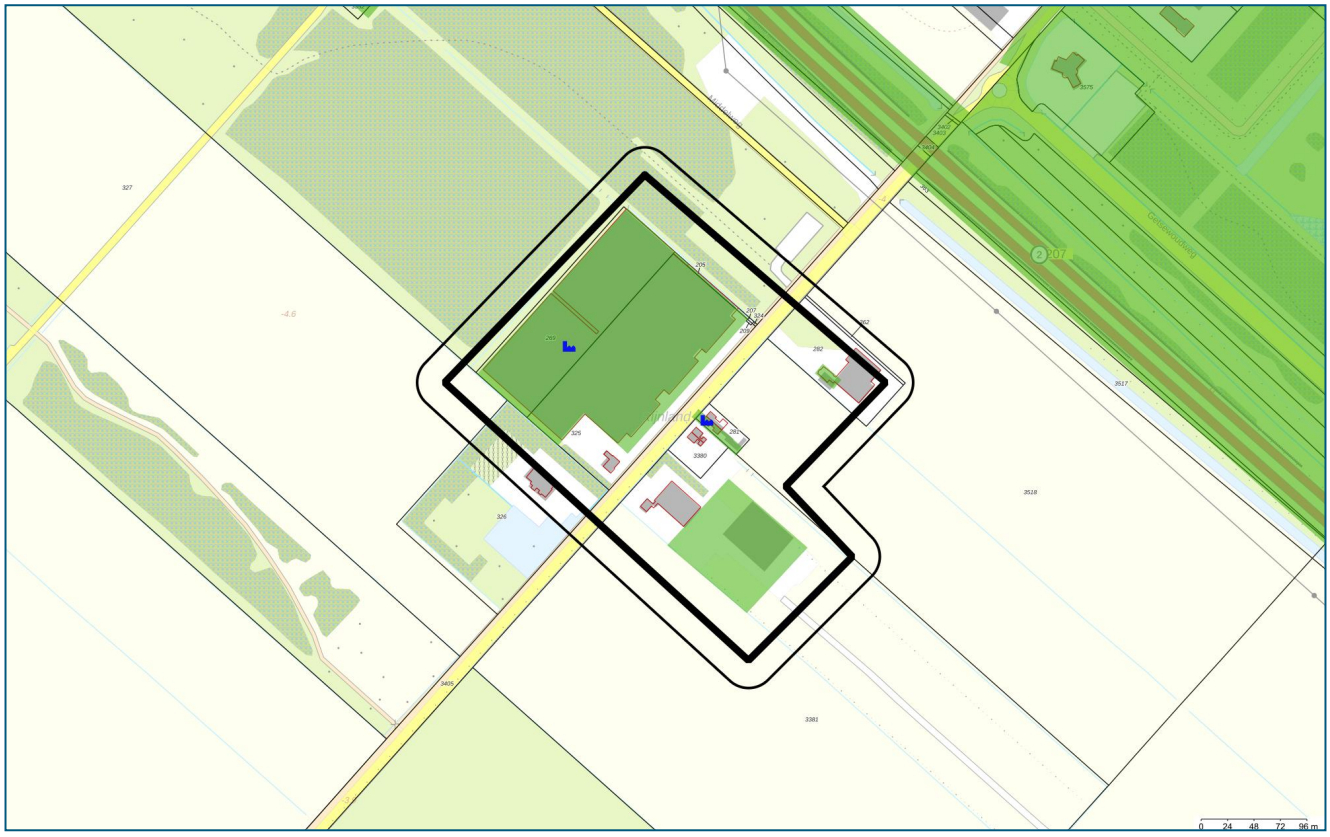
2 Disclaimer

De bodeminformatie omvat alleen informatie die bij de provincie en gemeenten bekend is. Wanneer er geen gegevens op de kaart staan kunnen we niet met zekerheid zeggen dat de ondergrond schoon is. Andersom wijzen historische bedrijfsactiviteiten op de kaart niet zonder meer op bodemverontreiniging. Om daar duidelijkheid in te krijgen moet de bodem verder onderzocht worden.
De inhoud van deze bodeminformatiekaart is met de grootste zorg samengesteld. Toch kan het voorkomen dat de informatie verouderd is of onjuistheden bevat. Wij vragen daarvoor uw begrip. Neem voor de meest actuele situatie van een locatie contact op met de gegevensbeheerder van de locatie. De contactgegevens van de gegevensbeheerder staat hierboven.
Uw reactie stellen we op prijs. Het geeft ons gelegenheid de fouten en gebreken te herstellen.
Rijkswaterstaat beheert de website Bodemloket. Vragen over de werking van de website kunt u stellen via onze helpdesk: http://www.bodemplus.nl/helpdesk.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Bodemrapportage

Dynamisch Rapport - 09-03-2021



Legenda

	Geselecteerd gebied		Onderzoekscontouren
	25-meter buffer		HBB punt (historische bron)
	Overzicht van Bodemlocaties		Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 100642 Y 475238 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	10
Tanks	11
Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel	12
Overzicht van Bodemlocaties	12
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	13
Tanks	14
Toelichting	15
Begrippenlijst	17
Disclaimer	19

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij ‘bodemlocatie’ het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0562002 TENSEN"

Locatie	0562002 TENSEN
Locatiecode	NZ039400672
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1800
Postcode	
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039401225
Onderzoeksbureau	BLGG
Rapportnummer	X 76898
Rapportdatum	13-01-1998
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ <=S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportdatum: 13 januari 1998 Hypothese rapport: Onverdacht wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: zwak tot uiterst zandige klei Bovengrond: lood, zink, PAK > S Ondergrond: - Grondwater: fenolindex > d Asbest: nvt Bijzonderheden: uit vooronderzoek geen verdachte locaties naar voren gekomen. Beoordelingsformulier Gemeente wel aanwezig Conclusies: grond licht verontreinigd met lood, zink en PAK en in grondwater verhoogde fenolindex aangetroffen. Echter, bodem geschikt geacht voor beoogd gebruik. Conclusies onderzoek: RAPPORTNR.: 76898

	Kwaliteit onderzoek: > STREEFWAARDE Beoordeling onderzoek: BEOORDELING POSITIEF Locatiegegevens: 9810053: BEOORDELING POSITIEF; 1998/1374

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1800

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0461001 IJWEG 1824"

Locatie	0461001 IJWEG 1824
Locatiecode	NZ039402187
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1824
Postcode	2151MR
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039402771
Onderzoeksbureau	Inpijn-Blokpoel
Rapportnummer	X MA-0396
Rapportdatum	01-07-1994
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >I/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportdatum: juli-1994 Hypothese rapport onverdacht: niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: afwisselende klei- en zandlagen (0-3.4). Puin, piepschuim, sterke zwartverkleuring Bovengrond: EOX (>S), bij gedempte sloot EOX en minerale olie (>S) Ondergrond: zink (>S) Grondwater: zink, tolueen (>S) Bijzonderheden: - Beoordelingsformulier: niet aanwezig Conclusies: er is geen noodzaak voor nader onderzoek en en geen milieuhygiënische belemmeringen voor de afgifte van de bouwvergunning. Kwaliteit onderzoek: > STREEFWAARDE Beoordeling onderzoek: ONDER VOORBEHOUD POSITIEF Overige opmerkingen: Geadviseerd wordt om, i.v.m. een licht verhoogde concentratie EOX in bovengrond, overleg te voeren met de overheid over de toepasbaarheid van eventueel vrijkomende grond Locatiegegevens: 9412005.00

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
900060 demping (niet gespecificeerd) nsx: 1,9	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1824
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1824

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0461002 YWEG 1635"

Locatie	0461002 YWEG 1635
Locatiecode	NZ039403112
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1635
Postcode	2151MR
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Historisch onderzoek
Rapportcode	NZ039407650
Onderzoeksbureau	Gemeente Haarlemmermeer
Rapportnummer	ZZZ IRO
Rapportdatum	01-03-2004
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	
Conclusie rapport	Nr. 1635 betreft een groot bedrijfspand. In 1973 is de eerste vergunning gekregen voor een landbouwbedrijf. Hierna zijn nog een paar vergunningen verkregen waarbij het landbouwbedrijf veranderd is in een koelvrieshuis. Er is een plaats is om de heftrucks te laden en lossen. Mogelijk wordt hier het transportbedrijf mee bedoeld, want in de dossiers wordt verder niet naar die activiteit verwezen.

	Het betreft kleinschalig transport, het koelbedrijf is niet verdacht, het wordt niet zinvol geacht hier orienterend onderzoek te verrichten.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
631222 vriesinstallatie nsx: 0	Onbekend	1973	heden	IJweg 1635
6024 transportbedrijf nsx: 137	Onbekend	1983	1986	IJweg 1635

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0461003 YWG 1812"

Locatie	0461003 YWG 1812
Locatiecode	NZ039403113
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1812
Postcode	2151MR
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Historisch onderzoek
Rapportcode	NZ039402848

Onderzoeksbureau	Gemeente Haarlemmermeer
Rapportnummer	ZZZ IRO
Rapportdatum	01-03-2004
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	
Conclusie rapport	IJweg 1812 ligt samen met 1810 op een perceel. Op de locatie is een dubbel woonhuis aanwezig met enkele schuurtjes achter het woonhuis. Het is onduidelijk of er een tuin aanwezig is bij nummer 1812. Er is nog steeds een bedrijf van Clement aanwezig, dit betreft echter een huisdierenhandel (vogelkwekerij). Er is tevens een propaantank aanwezig. Gezien de kleinschaligheid van de locatie en de aard van de activiteiten (huisdierenhandel), is het transportbedrijf (indien bestaand) ook erg kleinschalig. Een orienterend onderzoek wordt niet zinvol geacht.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
6024 transportbedrijf nsx: 137	Onbekend	1966	1974	IJweg 1812

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Bedrijfsnaam	Gebruik	Vindplaats dossier	Straat	Nr.	Plaats
Controle-en Expeditiebedrijf E	6024 transportbedrijf nsx: 137		IJweg	1635	NIEUW VENNEP
H. van Elderen	631222 vriesinstallatie nsx: 0		IJweg	1635	NIEUW VENNEP
J.Clement	6024 transportbedrijf nsx: 137		IJweg	1812	NIEUW VENNEP

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

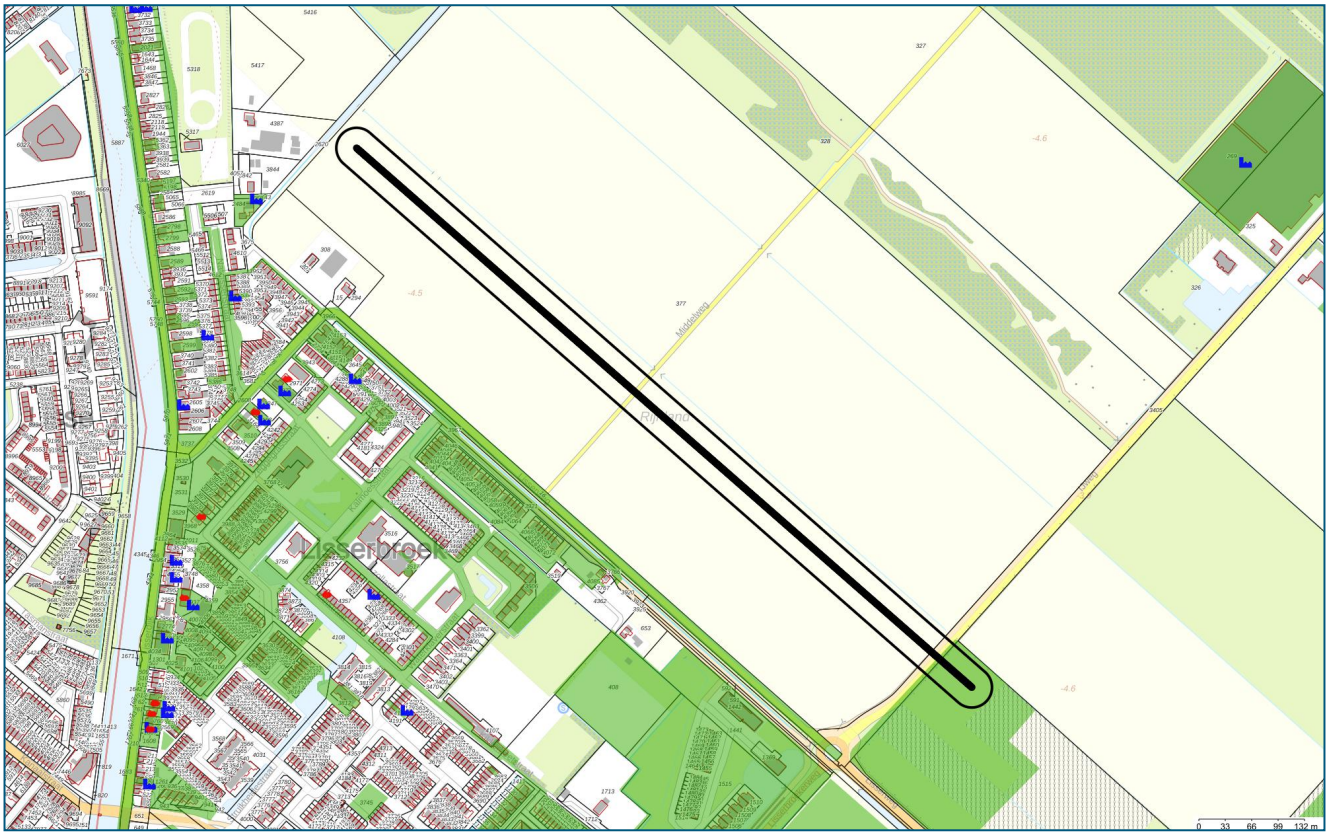
Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Bodemrapportage

Dynamisch Rapport - 09-03-2021



Legenda

	Geselecteerd gebied		Onderzoekscontouren
	25-meter buffer		HBB punt (historische bron)
	Overzicht van Bodemlocaties		Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 99825 Y 474981 meter

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	7
Tanks	8
Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel	9
Overzicht van Bodemlocaties	9
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	10
Tanks	11
Toelichting	12
Begrippenlijst	14
Disclaimer	16

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij ‘bodemlocatie’ het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0460001 IJWEG 1890"

Locatie	0460001 IJWEG 1890
Locatiecode	NZ039402638
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1890
Postcode	2165AS
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Nul- of Eindsituatieonderzoek
Rapportcode	NZ039404347
Onderzoeksbureau	Ghydos
Rapportnummer	X 1688jb
Rapportdatum	06-04-2001
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >S/ Achtergrondwaarde
Aanleiding voor het onderzoek	Nulsituatie
Conclusie rapport	Rapportdatum: 06-04-2001 Hypothese rapport onverdacht: niet verworpen zintuiglijke waarnemingen: zandig tot matig siltige klei. Bovengrond: PAK (>S) Ondergrond: geen verontreinigingen Grondwater: xylenen en naftaleen (>S) Asbest: niet onderzocht Bijzonderheden: Beoordelingsformulier: niet aanwezig Conclusie: geen bezwaren ten opzichte van het toekomstig gebruik (opvang vreemdelingen) Aanbevelingen:

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres

0113 fruitkwekerij/boomgaard nsx: 145	Onbekend	Onbekend	2001	IJweg 1890
34202 aanhangwagen- en opleggerfabriek nsx: 392,5	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1890

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0361023 Lisserbroek-noord"

Locatie	0361023 Lisserbroek-noord
Locatiecode	NZ039405478
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Lisserweg 595
Postcode	2165AS
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Historisch onderzoek
Rapportcode	NZ039414166
Onderzoeksbureau	Sweco
Rapportnummer	SWNL0259699
Rapportdatum	14-04-2020
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -

Aanleiding voor het onderzoek	bestemmingswijziging, VINEX, locatieontwikkeling
Conclusie rapport	Twee verdachte locaties: Middelweg en voormalig pad en dam verdacht op bodemvreemde bijmengingen. Overig terrein onverdacht.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Locatie	Document gaat over	Downloadlink
0361023 Lisserbroek-noord, onderzoek Milieuhygienisch vooronderzoek Lisserbroek Noord		Milieuhygienisch_vooronderzoek_Sweco_2020.pdf

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

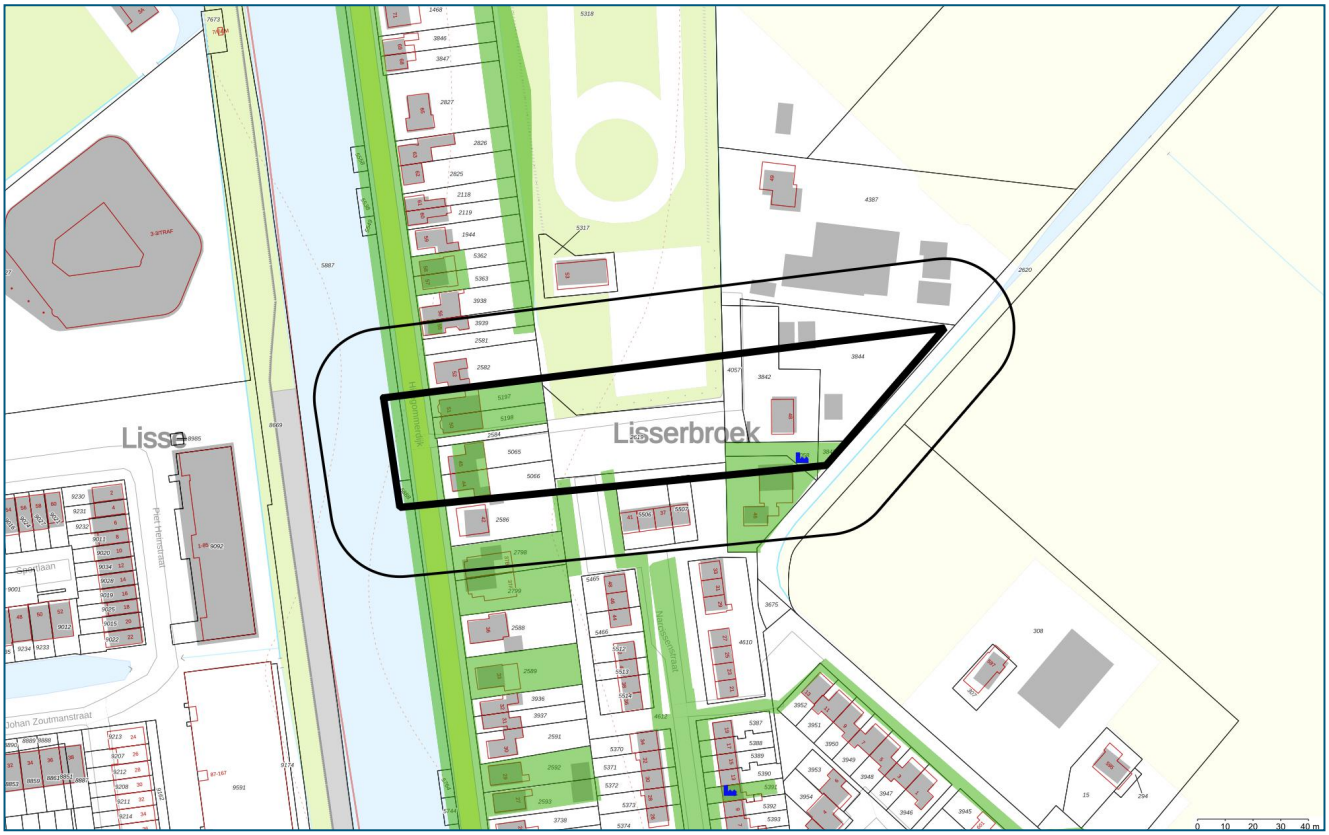
Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Bodemrapportage

Dynamisch Rapport - 09-03-2021



Legenda

	Geselecteerd gebied		Onderzoekscontouren
	25-meter buffer		HBB punt (historische bron)
	Overzicht van Bodemlocaties		Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 99265 Y 475264 meter

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	19
Tanks	20
Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel	21
Overzicht van Bodemlocaties	21
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	28
Tanks	29
Toelichting	30
Begrippenlijst	32
Disclaimer	34

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij ‘bodemlocatie’ het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0361004 VALK EN BUTTER-SEGERS"

Locatie	0361004 VALK EN BUTTER-SEGERS
Locatiecode	NZ039400479
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 44
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039407927
Onderzoeksbureau	Lexmond Milieu-Adviezen
Rapportnummer	X 97.15893/PV
Rapportdatum	01-10-1997
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportdatum: oktober 1997 Hypothese: onverdacht wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: veenhoudend zand/zandhoudend veen Bovengrond: kwik, lood, zink, PAK > S; EOX > d Ondergrond: EOX > d Grondwater: arseen, chroom, kwik, nikkel, zink > S Asbest: nvt Bijzonderheden: - Beoordelingsformulier Gemeente wel aanwezig Conclusies: bovengrond en grondwater zijn licht verontreinigd, echter geschikt geacht voor beoogd gebruik. Aanbevelingen: Conclusies analyse:

	Conclusies prioriteit: Conclusies rapport: Conclusies vervolg: Conclusies zintuiglijk: Conclusies onderzoek: Kwaliteit onderzoek: > STREEFWAARDE Beoordeling onderzoek: BEOORDELING POSITIEF Overige opmerkingen: Locatiegegevens: 9802928

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Hillegommerdijk 44

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Locatie "0361007 HOEKE EN STRUYK"

Locatie	0361007 HOEKE EN STRUYK
Locatiecode	NZ039400639
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 50 - 51
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039408262
Onderzoeksbureau	Tjaden
Rapportnummer	X M 99.1087/SG
Rapportdatum	19-03-1999
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>T/ <=S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportdatum: 19 maart 1999 Hypothese rapport: onverdacht wordt wel verworpen Zintuiglijke waarnemingen: puin; (opgebracht) humeus matig fijn zand in de bovengrond, met daaronder veen tot 2,5 m-mv, daaronder klei. Bovengrond: kwik, lood, PAK, minerale olie > S; zink > T; EOX > d Ondergrond: kwik, zink > S; EOX > d Grondwater: - Asbest: nvt Bijzonderheden: minerale olie in bovengrond kan gerelateerd worden aan humuszuren. Beoordelingsformulier Gemeente niet aanwezig Conclusies rapport: gemeten zinkgehalte geeft formeel aanleiding tot nader onderzoek. Advies, wanneer meer zekerheid gewenst is, is om grondmonsters van MM2 alle separaat te laten analyseren op het zinkgehalte. Aanbevelingen: Conclusies analyse: Conclusies prioriteit: Conclusies rapport:

	Conclusies vervolg: Conclusies zintuiglijk: Conclusies onderzoek: Kwaliteit onderzoek: > (S+I)/2 Beoordeling onderzoek: BEOORDELING POSITIEF Overige opmerkingen: Locatiegegevens: AANVULLEND ONDERZOEK

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Hillegommerdijk 50

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Locatie "0361015 HILLEGOMMERDIJK 46"

Locatie	0361015 HILLEGOMMERDIJK 46
Locatiecode	NZ039403029
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 46
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Historisch onderzoek
Rapportcode	NZ039402709
Onderzoeksbureau	Gemeente Haarlemmermeer
Rapportnummer	ZZZ IRO
Rapportdatum	01-03-2004
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	
Conclusie rapport	Op de locatie is een woonhuis met tuin aanwezig. Het betreft twee aan elkaar gebouwde panden, waarvan de een zeker een woonhuis is en de ander mogelijk een woonhuis, mogelijk een schuur. Er is een grote (bosrijke) tuin rondom, slechts een klein gedeelte van het onbebouwde deel is verhard. De naastgelegen twee perceelnummers 4058 en 3843 (geen bebouwing) horen bij dezelfde eigenaar, deze horen waarschijnlijk bij de locatie. Uit MPM is gebleken dat het bedrijf in 1998 bleek te zijn verhuisd naar nummer 49. De schuur op nr. 46 wordt prive gebruikt door de eigenaren. Omdat geen verdere gegevens bekend zijn (ook geen milieudossier) van deze locatie lijkt onderzoek hier niet zinvol. Er wordt vanuit gegaan dat Hillegommerdijk 49, indien nodig, als aparte locatie meegnomen is in de screening.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
011213 bloembollen- en bloemknollenkwekerij nsx: 221	Onbekend	Onbekend	heden	Hillegommerdijk 46

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0360023 Kabelvervanging OV Lisserbroek"

Locatie	0360023 Kabelvervanging OV Lisserbroek
Locatiecode	NZ039404135
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Diverse straten 999
Postcode	
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ016600009
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	19679
Rapportdatum	04-09-2012
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ -/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Rapportnaam: Indicatief bodemonderzoek trace openbare verlichting Lisserweg e.o. te Lisserbroek. Hypothese verdacht niet verworpen. Zintuiglijke waarnemingen: bovengrond in meerendeel van de boringen bijmenging met puin, baksteen, kolen, slakken, metaal, plastic en/of glas. Bovengrond: lood, cadmium, zink, PAK, PCB's en minerale olie >Aw. Ondergrond: niet onderzocht. Grondwater: niet onderzocht. Asbest: zintuiglijk aangetroffen in 1 boorgat (gat 6), analytisch gehalte 10 mg/kgds. Asbest ook aangetroffen in mengmonster van monsters rondom Lisserweg/Torkruidstraat, gehalte 200 mg/kgds. Conclusie rapport: nader onderzoek asbest uitvoeren ter plaatse van gat 6 en Lisserweg/Torkruidstraat. Memo gemeente: nader onderzoek asbest uitvoeren.

Type onderzoek	ASB - asbest onderzoek NEN 5707
Rapportcode	NZ016600021
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	19679
Rapportdatum	30-11-2012
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ -/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Vermoeden of melding verontreiniging
Conclusie rapport	Rapportnaam: Verkennend asbestonderzoek Lisserweg E.O. te Lisserbroek. Hypothese verdacht wordt verworpen. Zintuiglijke waarnemingen: baksteensporen. Asbest: in een enkel monster is een gehalte van 0.3 mg/kg ds aangetroffen. Bijzonderheden: de aangetoonde verontreinging uit het verkennend onderzoek is niet reproduceerbaar. Vermoedelijk betrof het een incidenteel stukje asbesthoudend materiaal. Conclusie rapport: resultaten geen aanleiding tot nader onderzoek en geen aanleiding tot nemen van bijzondere veiligheidsmaatregelen bij de uitvoering van de werkzaamheden aan kabels en leidingen. Opmerking gemeente: eens met conclusies adviesbureau.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Locatie "0361022 Narcissenstraat achter 41 etc Groenstrook"

Locatie	0361022 Narcissenstraat achter 41 etc Groenstrook
Locatiecode	NZ039405119
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Narcissenstraat 41 bij
Postcode	
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	ASB - asbest onderzoek NEN 5707
Rapportcode	NZ039412104
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	27701
Rapportdatum	29-08-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Aanleiding: bij groenwerkzaamheden aantreffen van asbestverdachte afscheiding die door werkzaamheden deels is beschadigd. Bovengrond NEN pakket: kwik, lood, zink en PAK > AW (industrie) Asbest grove fractie 98,95 mg/kgds (h) serpentijn fijne fractie 40 serpentijn totaal gehalte gewogen 140 mg/kgds (h)

Type onderzoek	Plan van aanpak (zorgplicht, geen saneringsplan)
Rapportcode	NZ039412057
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	27701
Rapportdatum	29-08-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Verwijderen asbesthoudende grond (ca 25 m³) en beschoeiing/afscheiding van asbesthoudende golfplaten Terugsaneerwaarde grond 0,0 mg/kgds Aanvullen met schoon zand Beoordeeld door OD NZKG (7-9-2017, zaaknummer 5467242).

Type onderzoek	Sanerings evaluatie
Rapportcode	NZ039412135
Onderzoeksbureau	Grondslag

Rapportnummer	27701
Rapportdatum	21-11-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Calamiteit
Conclusie rapport	Aanleiding: bij de aanleg van nieuwe boomvakken is een asbestverdachte beschoeiing/ erfafscheiding bestaande uit golfplaten aangetroffen, waarbij de golfplaten plaatselijk beschadigd zijn geraakt door freeswerk. In een plan van aanpak is beschreven hoe de verontreiniging ongedaan wordt gemaakt. De OD NZKG heeft op grond van artikel 27, lid 2 Wbb aanwijzingen gegeven voor de verwijdering (besluit z5467242). Uit het evaluatieverslag blijkt het volgende: - Over een lengte van ca. 16 meter is de grond tot een diepte van ca. 1 m-mv ontgraven en afgevoerd naar Afvalzorg in Nauerna. - Er is 22,16 ton (ca. 14 m3) grond afgevoerd. Daarnaast is 2,82 ton asbesthoudend materiaal verwijderd en afgevoerd (NB: hier was ook asbesthoudend materiaal van andere locaties bij). - De ontgraving is aangevuld met 33,54 ton schone tuinaarde. Conclusie: de verontreiniging is volledig verwijderd. De sanering is uitgevoerd conform artikel 13 Wbb. Beoordeling OD NZKG (05-12-2017, zaaknummer 6563322).

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
Aanw. Nwe verontreiniging	z5467242		05-09-2017
Instemmen uitgevoerde sanering	z6563322		28-11-2017

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Naam locatie	0361022 Narcissenstraat achter 41 etc Groenstrook
Contourcode	NZ039400497
Contourtype	Grond
Gerealiseerd volume gesaneerd grondwater	0
Gerealiseerd volume gesaneerde grond	14
Bovenkant	0
Onderkant	1
Werkelijke saneringsmethode bovengrond	Volledig verwijderen, aanvulgrond Maximale Waarde
Werkelijke saneringsmethode	

ondergrond	stabiel, geen restver./zorg, wel mon (1)
Einddatum sanering	28-09-2017
Opmerkingen	Verwijderen van een nieuw geval van bodemverontreiniging met asbest. De met asbest verontreinigde grond en asbesthoudende golfplaten zijn afgevoerd. De putbodem en -wanden van de ontgraving zijn na de werkzaamheden niet meer verontreinigd met asbest (analytisch: 0,0 mg/kg ds). De ontgraving is aangevuld met schone tuinaarde.

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Locatie	Document gaat over	Downloadlink
0361022 Narcissenstraat achter 41 etc Groenstrook , onderzoek plan van aanpak sanering asbesthoudende beschoeiing/erfafscheiding		Narcissenstraat_41_PvA_sanering_asbest_groenstrook.pdf
0361022 Narcissenstraat achter 41 etc Groenstrook , onderzoek Verkennend onderzoek asbest NEN 5740 ASB1	27701 nabij Narcissenstraat 41	27701 nabij Narcissenstraat 41

Locatie "0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW"

Locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Locatiecode	NZ039405329
Locatiecode bevoegd gezag	NH039403519
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 21
Postcode	2165AM
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ039413070
Onderzoeksbureau	Sweco
Rapportnummer	362604
Rapportdatum	26-02-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ >I/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch

Conclusie rapport	Zintuiglijke waarnemingen: tot circa 0,9 m -mv (einde boordiepte) is een puinhoudende laag aanwezig bestaande uit slakken, beton, baksteen en asfalt In één asbestgat is in de puinhoudende laag van 0,0-0,25 m -mv een sterke verontreiniging met asbest gemeten. Dit gehalte wordt veroorzaakt door een stukje hechtgebonden asbesthoudend materiaal van 47,9 gram. In de onderliggende laag van 0,25-0,50 m -mv is een gehalte van 4,5 mg/kg asbest gemeten. Grond (0,0-0,5): minerale olie > AW

Type onderzoek	Sanerings evaluatie
Rapportcode	NZ039413567
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26984
Rapportdatum	24-01-2020
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	126 ton grond afgevoerd en 96 M3 erosieklei in kleikist dijk aangevoerd

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NEN 5740
Rapportcode	NZ039413233
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26894
Rapportdatum	26-04-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >I/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Aanleiding: voorgenomen reconstructie van de berm en het trottoir. In samenwerking met Hoogheemraadschap van Rijnland wordt in de dijk aan de westelijke zijde plaatselijk een kleikist ingegraven (ter plaatse van de aanlegplaatsen/ parkeervakken). Tevens worden de parkeervakken opnieuw aangelegd. Het trottoir wordt herbestraat en de rijbaan (asfalt) worden tevens aangepast. Tracé van de Hillegommerdijk en Lisserdijk vanaf de Lisserdijk 525 tot de Hillegommerdijk 96 (circa 1.200 meter). Tevens wordt de fundatie van de rijbaan van de Hillegommerdijk gelegen tussen de Hillegommerdijk 96 en 87 onderzocht. Bodemopbouw trottoir In het trottoir is onder de tegelverharding is tot een diepte van ca. 1,2 m -mv zand aangetroffen. Hieronder (boring 13) is veen aangetroffen tot minimaal 1,8 m -mv. Bodemopbouw westelijke berm Ter plaatse van de westelijke berm is voornamelijk in de bovengrond een fundatielaag aangetroffen met een afwisselende samenstelling (slakken, mengeling van beton/baksteen/zand of menggranulaat). Daar waar geen fundatielaag aanwezig is bestaat de bovengrond uit zand of klei. De ondergrond (tot minimaal 1,0 m-mv) bestaat afwisselend uit zand, klei of plaatselijk fundatiemateriaal c.q. puin. Vermoedelijk toegepast tbv dijkversteviging. Zintuiglijk: In de oostelijke en westelijke berm is in praktisch alle boringen bijmenging waargenomen aan baksteen, beton en/of aardewerk. De bijmenging is voornamelijk in zwak tot plaatselijk matig. Ter plaatse van boring 39 is onder de verhardingslaag

	vanaf 0,4 tot 0,9 m -mv tevens bijmenging aan afval waargenomen. In boring 21 is in de ondergrond vanaf 0,8 tot 1,1 m-mv een matige bijmenging aan slib waargenomen. In boring 52 (thv Lisserdijk 545) vanaf 0,6 m -mv een matige olie-waterreactie waargenomen, die kan duiden op een brandstofverontreiniging (vermoedelijk restverontreiniging afkomstig van de percelen Lisserdijk 544-546). In boring 02, is met het doorboren van de fundatielaag middels een slagguts, op circa 1,5 m- mv een olie-waterreactie waargenomen. Ter plaatse van de toekomstige kleikist, ter hoogte van Hillegommerdijk 89, is in boring/peilbuis 202/202A een brandstofgeur waargenomen vanaf 0,6 tot 1,5 m-mv. Oostelijke (onverharde) berm bovengrond, zand: min. olie en PAK > Aw Trottoir bovengrond, zand: plaatselijk PCB > Aw Westelijke berm bovengrond zand/klei: Hg, Pb, min. olie, ba, Hg, Zn, PAK, PCB > Aw ondergrond, klei: min. olie, PAK, Cu, Hg, Zn, Pb, Ba, PCB > Aw, plaatselijk PAK & zink (veen) > T 102 (0,65 - 0,85 m -mv) min. olie >T toekomstige kleikist to Hillegommerdijk 98 klei (0,4 1 m -mv): PAK > Aw klei (slibhoudend, 0,6 - 0,8 m -mv): PAK > I & Co, Hg, Pb, Zn, min. olie en PCB > Aw grond/zand (brandstofgeur, 0,8 - 1,5 m -mv): min. olie > T & Co, Ni, Zn, PAK > Aw veen: Hg, Mo, min. olie, PAK > Aw grind/zand (203, 0,6 - 1,1 m -mv, zwakke carbogeur): min. olie, PAK > Aw grind/zand (204, 0,6 - 1,1 m -mv, zwakke carbogeur): min. olie, PAK > I Uit analyseresultaten blijkt dat ter plaatse van de toekomstige kleikist PFOS (0,76 ug/kg, gecorrigeerd 2,1 ug/kg) en PFOA (0,5 ug/kg, gecorrigeerd 0,5 ug/kg)) is aangetoond. grondwater 14: niet verontreinigd met de geanalyseerde parameters 41: Mo, benzeen, xylenen > S 202A: Ba > S, div. ind. PAK > T, som PAK incl. div ind. PAK > I Asbest: visueel geen asbestverdacht materiaal waargenomen, analytisch niet aangetoond. Nav aantreffen asbest Sweco (2019, 160 mg/kg ds) NO uitgevoerd; analytisch niets aangetoond OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 24-07-2019, z9031758

Type onderzoek	Saneringsplan
Rapportcode	NZ039413453
Onderzoeksbureau	Grondstroom BV
Rapportnummer	z9258927
Rapportdatum	30-10-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	1) Tijdens het graven is geconstateerd dat met bakbreedte van 0,5 m gegraven wordt. SP gaf aan 0,3 m. 2) Tijdens het graven is geconstateerd dat de veenlaag onder de sterk verontreinigde laag niet apart ontgraven kon worden: derhalve ook afgevoerd als sterk

	verontreinigd. 3) Tijdens het graven is geconstateerd dat over een grotere lengte naar het noorden sprake is van bijmenging + teerachtige substantie. Deze is ook afgevoerd. Van de laatste vracht is nog geen weegbon, maar er is ca 125-130 ton afgevoerd. De ontgravingstekening is vanuit de sanering gewijzigd en bijgevoegd als schets. Bovenstaand is tijdens de constatering gecommuniceerd met Vincent Vrolijk en akkoord bevonden. Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 13-11-2019, z9258927

Type onderzoek	Saneringsplan
Rapportcode	NZ039413235
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26894
Rapportdatum	19-06-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Aanleiding: de geplande werkzaamheden voor de aanleg van een kleikist in de Hillegommerdijk ter hoogte van huisnummer 89 te Lisserbroek. De aanleiding voor het opstellen van het deelsaneringsplan wordt gevormd door de op locatie aangetoonde sterke bodemverontreiniging met PAK in grond en grondwater. Tussen de rijbaan en de ringvaart zal een kleikist worden ingegraven tot ca. 2,0 à 2,5 m-mv. In verband met de aangetoonde sterke bodemverontreiniging in de ondergrond zijn saneringsmaatregelen benodigd. kadastraal bekend als gemeente Haarlemmermeer, sectie F, nummer 5340 (openbare weg, eigenaar gemeente Haarlemmermeer) VO-situatie Grond. Uit de analyses blijkt dat 204 (bodemtraject 0,6 - 1,2 m -mv) sterk verontreinigd is met minerale olie en PAK. Afperking verontreiniging op basis van zintuiglijke waarnemingen en geen boringen kunnen verrichten in verband met kabels/leidingen/asfaltverharding. Omvang van de sterke verontreiniging met PAK geschat op circa 90 m^3 (35 m^1 lengte x 2,8 m^1 breed x 0,9 m^1 laagdikte). Er is sprake van een ‘geval van ernstige bodemverontreiniging’. Grondwater. Het grondwater ter plaatse van peilbuis 202A (filter 1,2-2,2 m-mv) is sterk verontreinigd met diverse individuele PAK-verbindingen waaronder benzo(a)pyreen en chryseen. Aangenomen dat ten aanzien van het grondwater de omvang van de verontreiniging in grondwater zich beperkt tot de omvang van de grondverontreiniging (circa 90 m^3). Geen nieuw geval, zorgplicht is niet van toepassing. Sanscrit-toetsing (gebruiksfunctie industrie/overig groen) geeft geen onaanvaardbare risico's. Sanering is dan ook niet spoedeisend. Ter plaatse van de aan te leggen zullen de ontgravingswerkzaamheden tot maximaal 2,5 m -mv reiken over een breedte van ca. 50 cm. De totale lengte bedraagt ca. 45 meter. De kleikist wordt in stroken aangelegd van elk maximaal 2,5 tot 3,0 meter lengte. Saneringsdoelstelling Het uitvoeren van de civieltechnische werkzaamheden waarbij de verontreinigingssituatie zo min mogelijk wordt gewijzigd.

	Werkwijze - Het ontgraven van de licht verontreinigde bovengrond en naast de locatie in depot plaatsen; - Het ontgraven van de sterk verontreinigde ondergrond (klei/zand/grind) met bijmenging en carbolineumgeur. De uitkomende verontreinigde grond wordt in een vloeistofdichte container geplaatst naast de locatie. - Het ontgraven van de diepe gelegen licht verontreinigde venige ondergrond. De uitkomende venige grond wordt in een (aparte) vloeistofdichte container geplaatst naast de locatie. - De ontgraving wordt direct aangevuld met schone klei voorzien van een kwaliteitscertificaat. - De bovengrond wordt deels teruggeplaatst in oorspronkelijk profiel en deels hergebruikt elders binnen het reconstructie project op de Hillegommerdijk. - De bovenstaande ontgraving wordt uitgevoerd in een maximale lengte van 2,5 tot 3,0 meter per keer. - Per container wordt een mengmonster geanalyseerd op een standaard NEN-pakket. Op basis van de analyseresultaten kan de grond worden afgevoerd naar een erkende verwerker. Afhankelijk van de acceptatieeisen kan worden gekozen om de uitkomende sterk verontreinigde grond niet te bemonsteren voor aan analyse, maar direct af te voeren naar een erkende reiniger - uitvoering in den natte; - uitvoering conform Kwalibo; - na afronding evaluatierapport. grondbalans: 0 - 0,6 m -mv, zand/klei, klasse industrie, omvang 14 m³ (vaste kuub) 0,6 - 1,5 m -mv, klei/grind/zand, niet toepasbaar, omvang 13 m³ (vaste kuub) 0,6 - 1,5 m -mv, klei, deels puin, klasse industrie, omvang 8 m³ (vaste kuub) 1,5 - 2,5 m -mv, klasse industrie, omvang 23 m³ (vaste kuub) Conclusies: Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
besch. ernstig, niet urgent	z9031758		06-08-2019
Instemmen afwijken SP	z9258927		13-11-2019
Instemmen met SP	z9031758	Civieltechnisch deelsp - aanbrengen kleikist thv huisnr. 89	06-08-2019

Verontreinigingscontouren

Naam locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Contourcode	NZ039401067
Contourtype	Grondwater

Bovenkant	1,2
Onderkant	2,2

Verontreinigende componenten (maximaal aangetroffen gehalte)

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	2,50	µg/l

Naam locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Contourcode	NZ039401066
Contourtype	Grond
Bovenkant	0,6
Onderkant	1,1

Verontreinigende componenten (maximaal aangetroffen gehalte)

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
minerale olie	2000	mg/kg
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	400	mg/kg

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Locatie	Document gaat over	Downloadlink
0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW, onderzoek verkennend- en nader bodemonderzoek inclusief asbestonderzoek aan de Hillegommerdijk/Lisserbroek		Verkennend-_en_nader_bodemonderzoek_inclusief_asbestonderzoek_aan_de_Hillegommer.pdf

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Bedrijfsnaam	Gebruik	Vindplaats dossier	Straat	Nr.	Plaats
Clemens L.P.F.	011213 bloembollen- en bloemknollenkwekerij nsx: 221		Hillegommerdijk	46	LISSERBROEK

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0361020 Hillegommerdijk 37"

Locatie	0361020 Hillegommerdijk 37
Locatiecode	NZ039403802
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 37
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NEN 5740
Rapportcode	NZ039403035
Onderzoeksbureau	Terrascan
Rapportnummer	T.09.5690
Rapportdatum	16-10-2009
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportnaam: Verkennend bodemonderzoek 'Hillegommerdijk 37' te Lisserbroek Hypothese onverdacht. Zintuiglijke waarnemingen: in boven- en ondergrond puinfracties Bovengrond klei: kwik, lood, zink en PAK > AW. Bovengrond puinhoudend zand: PAK > AW. Puinhoudende klei (0,0 - 2,0 m -mv): lood, zink en PAK > AW. Grondwater: barium, benzeen en xylenen > S; naftaleen < d Asbest: zintuiglijk op of in de bodem geen asbestverdacht materiaal waargenomen. Rapport ingediend bij bouwvergunning, maar aanvraag ingetrokken. Niet beoordeeld.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0361021 Drukriool Hillegommerdijk"

Locatie	0361021 Drukriool Hillegommerdijk
Locatiecode	NZ039404836
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 55 - 80
Postcode	
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ039411846
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26244
Rapportdatum	12-01-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >S/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Plaatselijk PAK>I en plaatselijk asbest >I; tbv werkzaamheden indienen BUS meldingen Onderzoek tpv pompputten drukriool ivm werkzaamheden. Zintuiglijk: tpv boring 02 (achter huisnummer 72) veel asbestverdacht materiaal; boringen 03 en 04 zwak baksteen Bovengrond 01: barium, kwik, lood, zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 02: asbest > I; zink > T; barium, cadmium, kwik, lood, PAK en PCB > AW (NT, 3T) Bovengrond 03: zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 04: PAK >I; kwik, lood, zink en minerale olie > AW (wonen, geen veiligheidsklasse)

	Grondwater: barium > S Bijzonderheden: bij alle boringen zijn asbestgaten gegraven. Asbest: asbestgat 02 indicatief > I; aanvullend asbestonderzoek NEN 5707: asbestgat 06 asbest>I Conclusies: Bij werkzaamheden bij boringen 02 en 04 indienen BUS-melding. Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ039411779
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26244
Rapportdatum	12-01-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >S/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Plaatselijk PAK>I en plaatselijk asbest >I; tbv werkzaamheden indienen BUS meldingen Onderzoek tpv pompputten drukriool ivm werkzaamheden. Zintuiglijk: tpv boring 02 (achter huisnummer 72) veel asbestverdacht materiaal; boringen 03 en 04 zwak baksteen Bovengrond 01: barium, kwik, lood, zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 02: asbest > I; zink > T; barium, cadmium, kwik, lood, PAK en PCB > AW (NT, 3T) Bovengrond 03: zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 04: PAK >I; kwik, lood, zink en minerale olie > AW (wonen, geen veiligheidsklasse) Grondwater: barium > S Bijzonderheden: bij alle boringen zijn asbestgaten gegraven. Asbest: asbestgat 02 indicatief > I; aanvullend asbestonderzoek NEN 5707: asbestgat 06 asbest>I Conclusies: Bij werkzaamheden bij boringen 02 en 04 indienen BUS-melding. Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "Hillegommerdijk tussen 52 en 55"

Locatie	Hillegommerdijk tussen 52 en 55
Locatiecode	NZ039404859
Locatiecode bevoegd gezag	NH039403070
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 54
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Provincie Noord-Holland

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Meldingsformulier BUS evaluatieverslag
Rapportcode	NZ039412358
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	-
Rapportdatum	14-12-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	eva ok

Type onderzoek	Verkennend bodemonderzoek NEN 5740 en Verkennend asbestonderzoek NEN 5707
Rapportcode	NZ039411842
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26244
Rapportdatum	12-01-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch

Conclusie rapport	Hier wordt alleen boring 4 besproken. De andere boringen zijn op andere adressen gezet. Zintuiglijk: Zand, zwak baksteenhoudend. Bovengrond: >Aw: Hg, Pb, Zn, minerale olie T: - I: PAK Ondergrond: niet onderzocht Grondwater: Niet onderzocht Asbest: zintuiglijk niet aangetoond. Conclusies: BUS-melding Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 02-03-2017, z3241037 Al ingevoerd op locatie bevoged gezag NZ039404836. Aanleiding: Zintuiglijk: Bovengrond: >AwTI Ondergrond: >AwTI Grondwater: >STI Asbest: zintuiglijk/analytisch niet aangetoond. Conclusies: Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Type onderzoek	Meldingsformulier BUS saneringsplan
Rapportcode	NZ039411843
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	-
Rapportdatum	28-02-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Zaak: 3241037 Aanleiding: Civieltechnisch Oppervlakte: 2 m2 Maximale werkdiepte: 0,6 m –mv. Ontgraven grond: 1 m3 Terug te plaatsen grond: 1 m3

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
BUS-melding correct aangeleverd	z3241037		02-03-2017
Instemmen uitgevoerde sanering	z6818382		04-04-2018

Verontreinigingscontouren

Naam locatie	Hillegommerdijk tussen 52 en 55
Contourcode	NZ039400717
Contourtype	Grond
Bovenkant	0
Onderkant	0,5

Verontreinigende componenten (maximaal aangetroffen gehalte)

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	94	mg/kg

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0361023 Lisserbroek-noord"

Locatie	0361023 Lisserbroek-noord
Locatiecode	NZ039405478
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Lisserweg 595
Postcode	2165AS
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Historisch onderzoek
Rapportcode	NZ039414166
Onderzoeksbureau	Sweco
Rapportnummer	SWNL0259699
Rapportdatum	14-04-2020

Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	bestemmingswijziging, VINEX, locatieontwikkeling
Conclusie rapport	Twee verdachte locaties: Middelweg en voormalig pad en dam verdacht op bodemvreemde bijmengingen. Overig terrein onverdacht.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Locatie	Document gaat over	Downloadlink
0361023 Lisserbroek-noord, onderzoek Milieuhygienisch vooronderzoek Lisserbroek Noord		Milieuhygienisch_vooronderzoek_Sweco_2020.pdf

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

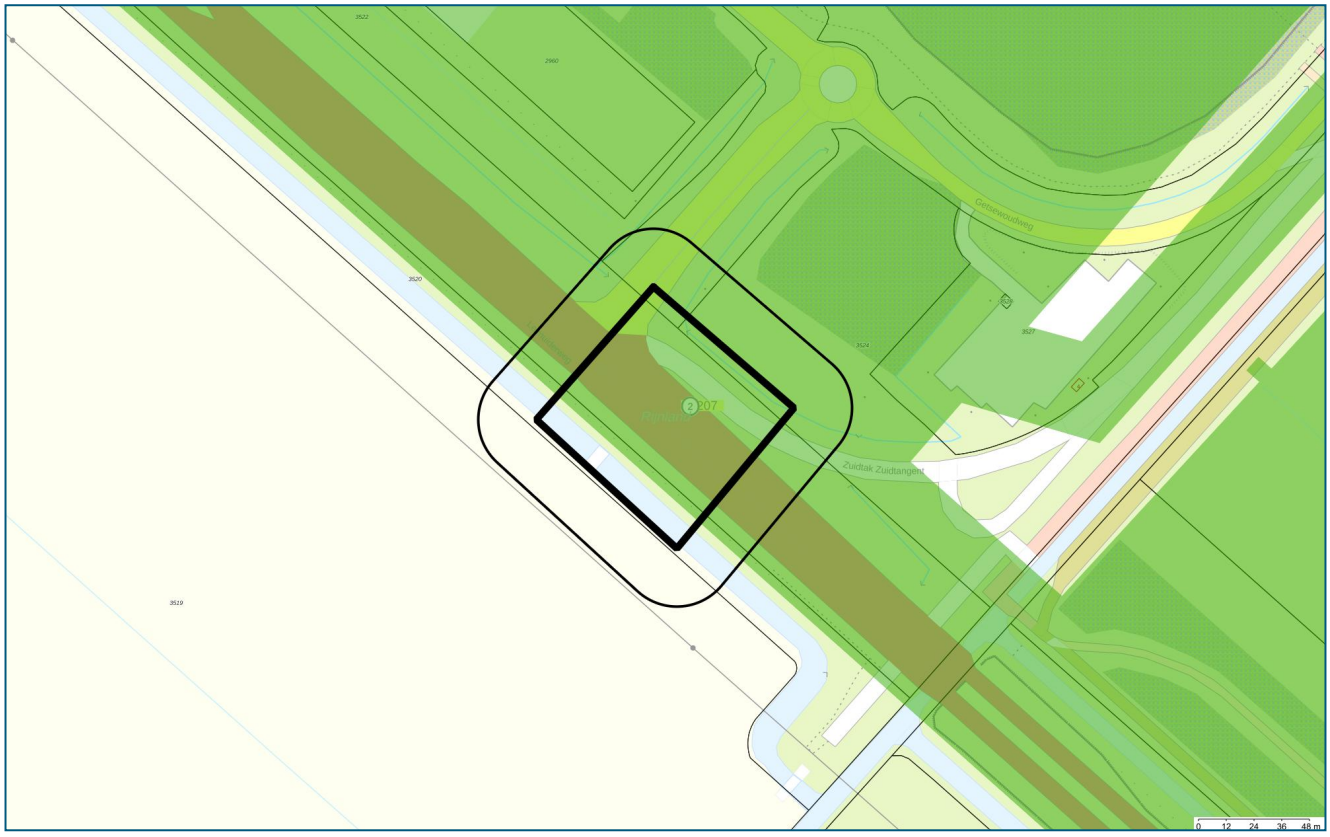
Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

Bodemrapportage

Dynamisch Rapport - 09-03-2021



Legenda

	Geselecteerd gebied		Onderzoekscontouren
	25-meter buffer		HBB punt (historische bron)
	Overzicht van Bodemlocaties		Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 101500 Y 474909 meter

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	9
Tanks	10
Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel	11
Overzicht van Bodemlocaties	11
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	13
Tanks	14
Toelichting	15
Begrippenlijst	17
Disclaimer	19

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij ‘bodemlocatie’ het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0561002 J. BOS"

Locatie	0561002 J. BOS
Locatiecode	NZ039402415
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	IJweg 1762
Postcode	2151MP
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039408683
Onderzoeksbureau	Grontmij
Rapportnummer	X 93/6975
Rapportdatum	01-05-1993
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >T/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	bestemmingswijziging, VINEX, locatieontwikkeling
Conclusie rapport	Rapportdatum: mei 1993 Hypothese rapport verdacht: wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: boring 1: puinresten Bovengrond: pesticiden >A Ondergrond: geen verhogingen Slibmonsters: minerale olie >A-B Grondwater: benzeen, tolueen, ethylbenzeen >B, xyleen en minerale olie >C Conclusies: (rapport): relatief omvangrijke sanering uitvoeren. Oorzaak verontreiniging onbekend daarom nader onderzoek uitvoeren naar de bron. Beoordelingsformulier niet aanwezig

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039408682
Onderzoeksbureau	Omegam
Rapportnummer	X 11018566
Rapportdatum	19-04-1994

Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >I/ Industrie
Aanleiding voor het onderzoek	bestemmingswijziging, VINEX, locatieontwikkeling
Conclusie rapport	Rapportdatum: 19-4-1994 Hypothese rapport verdacht: wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: olievlekken in de sloot Slibmengemonster: minerale olie >11A, PAK >3A Bovengrond: geen verhogingen Ondergrond: geen verhogingen Grondwater: (in eerste instantie: minerale olie (ftalaten) >B) geen verhogingen Conclusies: grondwater verontreiniging met mo door ftalaten (weekmakers uit plastics), na herbemonstering geen verhogingen meer. Herkomst ftalaten onbekend. Slibmengmonsterverontreiniging door recente huisbrandolie en stookolie verontreiniging. Het terrein is niet verontreinigd, er is geen risico voor mens of het milieu. Het terrein is geschikt voor alle doeleinden. Beoordelingsformulier niet aanwezig

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039408681
Onderzoeksbureau	Tjaden
Rapportnummer	X M24.254/rd
Rapportdatum	22-07-1993
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ >T/ -
Aanleiding voor het onderzoek	bestemmingswijziging, VINEX, locatieontwikkeling
Conclusie rapport	Rapportdatum:22-7-1993 Hypothese rapport verdacht: wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: nvt Bovengrond: nvt Ondergrond: nvt Grondwater: xylenen >B, overige aromate (niet gespecificeerd) >A Conclusies: nader onderzoek om de bron te achterhalen van de verontreiniging met aromaten. Minerale olie is niet verhoogd aangetroffen Beoordelingsformulier niet aanwezig

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1762

nsx:				
631302 hbo-tank (bovengronds) nsx: 99,5	Onbekend	Onbekend	heden	IJweg 1762

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0659004 N207 Leimuiden-Hillegom"

Locatie	0659004 N207 Leimuiden-Hillegom
Locatiecode	NZ039403864
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Leimuiderweg 1 - 100
Postcode	
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	brf (briefrapport)
Rapportcode	NZ039405441
Onderzoeksbureau	Provinciale Waterstaat Noord Holland
Rapportnummer	X 92085
Rapportdatum	01-12-1992
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ -/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch

Conclusie rapport	Rapportdatum: dec-92 Hypothese rapport onverdacht: niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: geen Bovengrond: geen verontreinigingen Ondergrond: niet onderzocht Grondwater: niet onderzocht Bijzonderheden: - Beoordelingsformulier: niet aanwezig Conclusies: er zijn geen verontreinigingen aangetoond. Derhalve bestaat er geen vergunningsverplichting voor de vrijkomende grond in het kader van de afvalstoffenwet.

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NEN 5740
Rapportcode	NZ039405440
Onderzoeksbureau	BK Ingenieurs
Rapportnummer	20091425BO
Rapportdatum	23-12-2010
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	polderweg Rapportnaam: Verkennend (water)bodemonderzoek verbreding N207 te Haarlemmermeer. Ter plaatse van de toekomstige watergangen is onderzoek uitgevoerd gebaseerd op de strategie onverdacht uit de norm voor verkennend bodemonderzoek (NEN 5740; NNI, januari 2009). Ter plaatse van de bekledingsgronden en de bermen is indicatief onderzoek uitgevoerd om te bepalen of de grond kan worden hergebruikt in het werk. Het slib in de te dempen sloten is onderzocht volgens de strategie ‘overig water, lintvormig’ uit de norm voor verkennend waterbodemonderzoek (NEN 5720; NNI, november 2009). Toekomstige watergangen •In de opgeboorde grond zijn zintuiglijk geen verontreinigingen aangetroffen; •In de bovengrond (0,0-0,5 m -mv) zijn plaatselijk lichte verontreinigingen aangetroffen; •In de ondergrond (1,5-3,0 m -mv) zijn geen verontreinigingen aangetroffen; •In het grondwater zijn zink, diverse aromaten en vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen aangetoond. •Op basis van een indicatieve toetsing betreft de licht verontreinigde grond, industriegrond. Bekledingsgrond •In de grond (0,0-1,0 m –mv) zijn geen verontreinigingen aangetroffen met de onderzochte stoffen. •Op basis van een indicatieve toetsing betreft de grond, achtergrondwaardegrond. Bermen •In de grond (0,0-1,0 -mv) zijn plaatselijk lichte verontreinigingen met lood, zink, PAK of PCB aangetroffen.

	•Op basis van een indicatieve toetsing betreft de licht verontreinigde grond industriegrond. Watergangen •Het slib in de watergangen is verspreidbaar over aangrenzend perceel. Zintuiglijk is geen asbest aangetroffen op het maaiveld en in de bodem. Memo (d.d. 25-1-2011): op basis van de vastgestelde bodemkwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de bestemmingswijziging, verbreding van de N207.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Leimuiderweg 1

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0662013 Zuidtangent Zuidtak Cluster3"

Locatie	0662013 Zuidtangent Zuidtak Cluster3
Locatiecode	NZ039401368
Locatiecode bevoegd gezag	NH039403611
Straatnaam/huisnummer	Getsewoudweg 2 - 6
Postcode	2151MS
Plaatsnaam	Nieuw-Vennep
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039406126
Onderzoeksbureau	Royal Haskoning
Rapportnummer	XY 43251
Rapportdatum	15-11-2001
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>AW/ >S/ Wonen
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Rapportdatum: 31 oktober 2001 hypothese onverdacht niet verworpen. Bovengrond: partijdelen 1,2,4 zijn categorie1, 3 is schone grond en 5 is MVR-grond. Ondergrond: partijdelen 6,7,8 (0.5-1.5 m-mv) zijn schoon 9 is MVR-grond Grondwater: niet verontreinigd. Bijzonderheden: slechts geringe verontreiniging. Cat 1. grond mag niet worden vermengd met onderliggende laag, bovendien is er een meldingsplicht van kracht voor wanneer deze zal worden gebruikt in opppervlakte water. Beoordelingsformulier niet aanwezig.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Getsewoudweg 2

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
OO uitvoeren	z9704641	WaBo-bodemadvies	13-07-2020

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

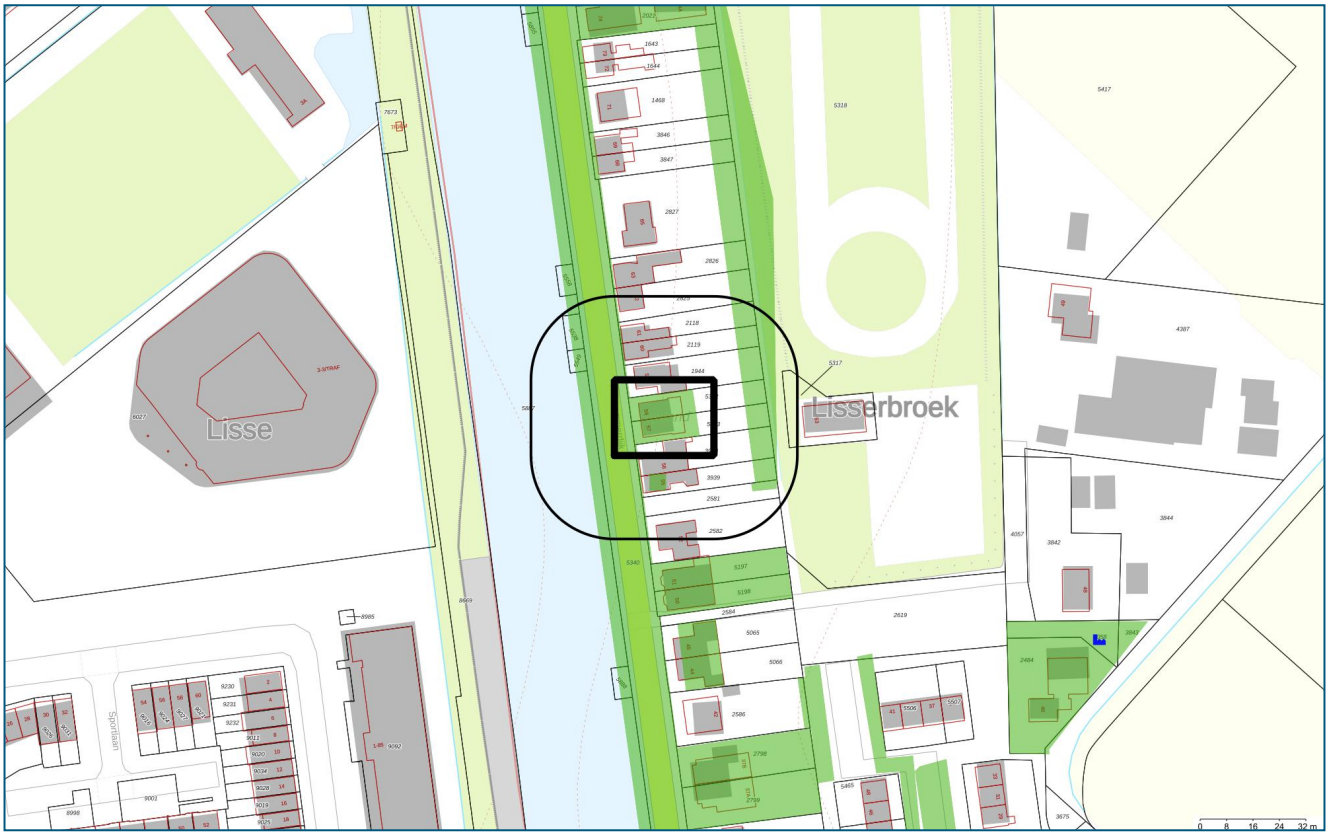
Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Bodemrapportage

Dynamisch Rapport - 11-03-2021



Legenda

	Geselecteerd gebied		Onderzoekscontouren
	25-meter buffer		HBB punt (historische bron)
	Overzicht van Bodemlocaties		Tanks

Coördinaten volgens RDM (Rijksdriehoeksmeting)
Middelpunt: X 99192 Y 475318 meter

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Inhoudsopgave

Inleiding	3
Informatie over geselecteerd perceel/gebied	4
Overzicht van Bodemlocaties	4
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	11
Tanks	12
Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel	13
Overzicht van Bodemlocaties	13
Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten	17
Tanks	18
Toelichting	19
Begrippenlijst	21
Disclaimer	23

Inleiding

Welke informatie vindt u wel en niet in dit rapport?
In deze rapportage vindt u de gegevens die bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) bekend en verwerkt zijn over de (te verwachten) bodemkwaliteit van het geselecteerde adres en de directe omgeving. Deze gegevens zijn afkomstig uit het bodeminformatiesysteem en kunnen gebruikt worden bij eigendomsoverdracht van een perceel, taxaties en de uitvoering van bodemonderzoek.

De OD NZKG voert diverse taken uit op het gebied van vergunningverlening, handhaving en toezicht voor gemeenten rondom het Noordzeekanaal en de Provincies Noord-Holland, Utrecht en Flevoland. In onderliggend rapport is bodeminformatie te vinden, waarover de OD NZKG beschikt ten tijde van het samenstellen van dit dynamische rapport.

Voor het uitvoeren van bodemonderzoek moet, conform de NEN 5725 (historisch onderzoek), NEN 5707 (verkennend asbestonderzoek, NEN 5740 (verkennend bodemonderzoek), en ARVO (Amsterdamse Richtlijn voor Verkennend Onderzoek), in een straal van 25 meter rondom de onderzochte locatie, alle milieu-informatie (ook die van het bouwvergunning- en Wet Milieubeheer-archief) worden verzameld. Om deze informatie in te kijken (de daadwerkelijke archieven te raadplegen) kunt u contact opnemen met de gemeente waar uw aanvraag betrekking op heeft.

Hieronder volgt een korte omschrijving van de beschikbare informatie in de rapportage. Heeft u vragen over dit rapport dan kunt u uw vraag stellen via het zaaksysteem. Vergeet daarbij niet dit rapport als bijlage mee te sturen.

Opbouw van het rapport
Het rapport is opgedeeld in verschillende onderdelen. Het volgt de opbouw van het bodeminformatiesysteem. Hierin is een zogenaamde mappenstructuur te ontdekken, waarbij 'bodemlocatie' het hoogste niveau is. Onder een bodemlocatie kunnen één of meerdere bodemonderzoeken, danwel één of meerdere sanering- verontreiniging- en zorgmaatregelcontouren zijn opgenomen. Het is ook mogelijk dat onder een locatie een of meerdere besluiten zijn opgenomen.

Daarnaast kan het voorkomen dat er meerdere locaties op of over het geselecteerde adres vallen. In dat geval krijgt u alle relevante informatie op dezelfde gestructureerde manier weergegeven.

Omgevingsdienst noordzeekanaalgebied

Informatie over geselecteerd perceel/gebied

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0361005 RIP H.J."

Locatie	0361005 RIP H.J.
Locatiecode	NZ039401883
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 57 - 58
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NVN 5740
Rapportcode	NZ039401613
Onderzoeksbureau	Lexmond Milieu-Adviezen
Rapportnummer	X Z 98.17577
Rapportdatum	01-07-1998
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >S/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Bouwvergunning
Conclusie rapport	Rapportdatum: juli 1998 Hypothese verdacht wordt niet verworpen Zintuiglijke waarnemingen: puin, kool; tot ca. 0,8 m-mv zand, daaronder veen tot einddiepte (3,0 m-mv) Bovengrond: PAK > I, na nadere analyse: losse monsters: PAK > S; koper, kwik, lood, zink, minerale olie > S Ondergrond: - Grondwater: arseen, chroom > S Bijzonderheden: PAK-verontreiniging waarschijnlijk gekoppeld aan bodemvreemd materiaal, niet mobiel. Beoordelingsformulier gemeente wel aanwezig Conclusies: bovengrond en grondwater zijn licht verontreinigd. Niettemin wordt de grond geschikt geacht voor genoemd bouwplan.

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Omschrijving bedrijf	Bedrijfsnaam	Startjaar	Eindjaar	Adres
631234 kolenopslagplaats (berging) nsx: 52	Onbekend	Onbekend	heden	Hillegommerdijk 57
000000 onverdachte activiteit nsx:	Onbekend	Onbekend	heden	Hillegommerdijk 57

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW"

Locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Locatiecode	NZ039405329
Locatiecode bevoegd gezag	NH039403519
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 21
Postcode	2165AM
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ039413070
Onderzoeksbureau	Sweco
Rapportnummer	362604
Rapportdatum	26-02-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ >I/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Zintuiglijke waarnemingen: tot circa 0,9 m -mv (einde boordiepte) is een puinhoudende laag aanwezig bestaande uit slakken, beton, baksteen en asfalt In één asbestgat is in de puinhoudende laag van 0,0-0,25 m -mv een sterke verontreiniging met asbest gemeten. Dit gehalte wordt veroorzaakt door een stukje hechtgebonden asbesthoudend materiaal van 47,9 gram.

	In de onderliggende laag van 0,25-0,50 m -mv is een gehalte van 4,5 mg/kg asbest gemeten. Grond (0,0-0,5): minerale olie > AW

Type onderzoek	Sanerings evaluatie
Rapportcode	NZ039413567
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26984
Rapportdatum	24-01-2020
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	126 ton grond afgevoerd en 96 M3 erosieklei in kleikist dijk aangevoerd

Type onderzoek	Verkennend onderzoek NEN 5740
Rapportcode	NZ039413233
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26894
Rapportdatum	26-04-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >I/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Aanleiding: voorgenomen reconstructie van de berm en het trottoir. In samenwerking met Hoogheemraadschap van Rijnland wordt in de dijk aan de westelijke zijde plaatselijk een kleikist ingegraven (ter plaatse van de aanlegplaatsen/ parkeervakken). Tevens worden de parkeervakken opnieuw aangelegd. Het trottoir wordt herbestraat en de rijbaan (asfalt) worden tevens aangepast. Tracé van de Hillegommerdijk en Lisserdijk vanaf de Lisserdijk 525 tot de Hillegommerdijk 96 (circa 1.200 meter). Tevens wordt de fundatie van de rijbaan van de Hillegommerdijk gelegen tussen de Hillegommerdijk 96 en 87 onderzocht. Bodemopbouw trottoir In het trottoir is onder de tegelverharding is tot een diepte van ca. 1,2 m -mv zand aangetroffen. Hieronder (boring 13) is veen aangetroffen tot minimaal 1,8 m -mv. Bodemopbouw westelijke berm Ter plaatse van de westelijke berm is voornamelijk in de bovengrond een fundatielaag aangetroffen met een afwisselende samenstelling (slakken, mengeling van beton/baksteen/zand of menggranulaat). Daar waar geen fundatielaag aanwezig is bestaat de bovengrond uit zand of klei. De ondergrond (tot minimaal 1,0 m-mv) bestaat afwisselend uit zand, klei of plaatselijk fundatiemateriaal c.q. puin. Vermoedelijk toegepast tbv dijkversteviging. Zintuiglijk: In de oostelijke en westelijke berm is in praktisch alle boringen bijmenging waargenomen aan baksteen, beton en/of aardewerk. De bijmenging is voornamelijk in zwak tot plaatselijk matig. Ter plaatse van boring 39 is onder de verhardingslaag vanaf 0,4 tot 0,9 m -mv tevens bijmenging aan afval waargenomen. In boring 21 is in de ondergrond vanaf 0,8 tot 1,1 m-mv een matige bijmenging aan slib waargenomen. In boring 52 (thv Lisserdijk 545) vanaf 0,6 m -mv een matige olie-waterreactie waargenomen, die kan duiden op een brandstofverontreiniging (vermoedelijk restverontreiniging afkomstig van de percelen Lisserdijk 544-546). In boring 02, is met het doorboren van de fundatielaag middels een slagguts, op circa

	1,5 m- mv een olie-waterreactie waargenomen. Ter plaatse van de toekomstige kleikist, ter hoogte van Hillegommerdijk 89, is in boring/peilbuis 202/202A een brandstofgeur waargenomen vanaf 0,6 tot 1,5 m-mv. Oostelijke (onverharde) berm bovengrond, zand: min. olie en PAK > Aw Trottoir bovengrond, zand: plaatselijk PCB > Aw Westelijke berm bovengrond zand/klei: Hg, Pb, min. olie, ba, Hg, Zn, PAK, PCB > Aw ondergrond, klei: min. olie, PAK, Cu, Hg, Zn, Pb, Ba, PCB > Aw, plaatselijk PAK & zink (veen) > T 102 (0,65 - 0,85 m -mv) min. olie >T toekomstige kleikist to Hillegommerdijk 98 klei (0,4 1 m -mv): PAK > Aw klei (slibhoudend, 0,6 - 0,8 m -mv): PAK > I & Co, Hg, Pb, Zn, min. olie en PCB > Aw grond/zand (brandstofgeur, 0,8 - 1,5 m -mv): min. olie > T & Co, Ni, Zn, PAK > Aw veen: Hg, Mo, min. olie, PAK > Aw grind/zand (203, 0,6 - 1,1 m -mv, zwakke carbogeur): min. olie, PAK > Aw grind/zand (204, 0,6 - 1,1 m -mv, zwakke carbogeur): min. olie, PAK > I Uit analyseresultaten blijkt dat ter plaatse van de toekomstige kleikist PFOS (0,76 ug/kg, gecorrigeerd 2,1 ug/kg) en PFOA (0,5 ug/kg, gecorrigeerd 0,5 ug/kg)) is aangetoond. grondwater 14: niet verontreinigd met de geanalyseerde parameters 41: Mo, benzeen, xylenen > S 202A: Ba > S, div. ind. PAK > T, som PAK incl. div ind. PAK > I Asbest: visueel geen asbestverdacht materiaal waargenomen, analytisch niet aangetoond. Nav aantreffen asbest Sweco (2019, 160 mg/kg ds) NO uitgevoerd; analytisch niets aangetoond OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 24-07-2019, z9031758

Type onderzoek	Saneringsplan
Rapportcode	NZ039413453
Onderzoeksbureau	Grondstroom BV
Rapportnummer	z9258927
Rapportdatum	30-10-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	1) Tijdens het graven is geconstateerd dat met bakbreedte van 0,5 m gegraven wordt. SP gaf aan 0,3 m. 2) Tijdens het graven is geconstateerd dat de veenlaag onder de sterk verontreinigde laag niet apart ontgraven kon worden: derhalve ook afgevoerd als sterk verontreinigd. 3) Tijdens het graven is geconstateerd dat over een grotere lengte naar het noorden sprake is van bijmenging + teerachtige substantie. Deze is ook afgevoerd. Van de laatste vracht is nog geen weegbon, maar er is ca 125-130 ton afgevoerd. De ontgravingstekening is vanuit de sanering gewijzigd en bijgevoegd als schets.

	Bovenstaand is tijdens de constatering gecommuniceerd met Vincent Vrolijk en akkoord bevonden. Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 13-11-2019, z9258927

Type onderzoek	Saneringsplan
Rapportcode	NZ039413235
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26894
Rapportdatum	19-06-2019
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Aanleiding: de geplande werkzaamheden voor de aanleg van een kleikist in de Hillegommerdijk ter hoogte van huisnummer 89 te Lisserbroek. De aanleiding voor het opstellen van het deelsaneringsplan wordt gevormd door de op locatie aangetoonde sterke bodemverontreiniging met PAK in grond en grondwater. Tussen de rijbaan en de ringvaart zal een kleikist worden ingegraven tot ca. 2,0 à 2,5 m-mv. In verband met de aangetoonde sterke bodemverontreiniging in de ondergrond zijn saneringsmaatregelen benodigd. kadastraal bekend als gemeente Haarlemmermeer, sectie F, nummer 5340 (openbare weg, eigenaar gemeente Haarlemmermeer) VO-situatie Grond. Uit de analyses blijkt dat 204 (bodemtraject 0,6 - 1,2 m -mv) sterk verontreinigd is met minerale olie en PAK. Afperking verontreiniging op basis van zintuiglijke waarnemingen en geen boringen kunnen verrichten in verband met kabels/leidingen/asfaltverharding. Omvang van de sterke verontreiniging met PAK geschat op circa 90 m^3 (35 m^1 lengte x 2,8 m^1 breed x 0,9 m^1 laagdikte). Er is sprake van een ‘geval van ernstige bodemverontreiniging’. Grondwater. Het grondwater ter plaatse van peilbuis 202A (filter 1,2-2,2 m-mv) is sterk verontreinigd met diverse individuele PAK-verbindingen waaronder benzo(a)pyreen en chryseen. Aangenomen dat ten aanzien van het grondwater de omvang van de verontreiniging in grondwater zich beperkt tot de omvang van de grondverontreiniging (circa 90 m^3). Geen nieuw geval, zorgplicht is niet van toepassing. Sanscrit-toetsing (gebruiksfunctie industrie/overig groen) geeft geen onaanvaardbare risico's. Sanering is dan ook niet spoedeisend. Ter plaatse van de aan te leggen zullen de ontgravingswerkzaamheden tot maximaal 2,5 m -mv reiken over een breedte van ca. 50 cm. De totale lengte bedraagt ca. 45 meter. De kleikist wordt in stroken aangelegd van elk maximaal 2,5 tot 3,0 meter lengte. Saneringsdoelstelling Het uitvoeren van de civieltechnische werkzaamheden waarbij de verontreinigingssituatie zo min mogelijk wordt gewijzigd. Werkwijze - Het ontgraven van de licht verontreinigde bovengrond en naast de locatie in depot plaatsen; - Het ontgraven van de sterk verontreinigde ondergrond (klei/zand/grind) met bijmenging en carbolineumgeur. De uitkomende verontreinigde grond wordt in

	een vloeistofdichte container geplaatst naast de locatie. - Het ontgraven van de diepe gelegen licht verontreinigde venige ondergrond. De uitkomende venige grond wordt in een (aparte) vloeistofdichte container geplaatst naast de locatie. - De ontgraving wordt direct aangevuld met schone klei voorzien van een kwaliteitscertificaat. - De bovengrond wordt deels teruggeplaatst in oorspronkelijk profiel en deels hergebruikt elders binnen het reconstructie project op de Hillegommerdijk. - De bovenstaande ontgraving wordt uitgevoerd in een maximale lengte van 2,5 tot 3,0 meter per keer. - Per container wordt een mengmonster geanalyseerd op een standaard NEN-pakket. Op basis van de analyseresultaten kan de grond worden afgevoerd naar een erkende verwerker. Afhankelijk van de acceptatieeisen kan worden gekozen om de uitkomende sterk verontreinigde grond niet te bemonsteren voor aan analyse, maar direct af te voeren naar een erkende reiniger - uitvoering in den natte; - uitvoering conform Kwalibo; - na afronding evaluatierapport. grondbalans: 0 - 0,6 m -mv, zand/klei, klasse industrie, omvang 14 m³ (vaste kuub) 0,6 - 1,5 m -mv, klei/grind/zand, niet toepasbaar, omvang 13 m³ (vaste kuub) 0,6 - 1,5 m -mv, klei, deels puin, klasse industrie, omvang 8 m³ (vaste kuub) 1,5 - 2,5 m -mv, klasse industrie, omvang 23 m³ (vaste kuub) Conclusies: Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
besch. ernstig, niet urgent	z9031758		06-08-2019
Instemmen afwijken SP	z9258927		13-11-2019
Instemmen met SP	z9031758	Civieltechnisch deelsp - aanbrengen kleikist thv huisnr. 89	06-08-2019

Verontreinigingscontouren

Naam locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Contourcode	NZ039401067
Contourtype	Grondwater
Bovenkant	1,2
Onderkant	2,2

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	2,50	µg/l

Naam locatie	0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW
Contourcode	NZ039401066
Contourtype	Grond
Bovenkant	0,6
Onderkant	1,1

Verontreinigende componenten (maximaal aangetroffen gehalte)

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
minerale olie	2000	mg/kg
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	400	mg/kg

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Locatie	Document gaat over	Downloadlink
0360028 Hillegommerdijk -Lisserdijk OW, onderzoek verkennend- en nader bodemonderzoek inclusief asbestonderzoek aan de Hillegommerdijk/Lisserbroek		Verkennend-_en_nader_bodemonderzoek_inclusief_asbestonderzoek_aan_de_Hillegommer.pdf

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Omgevingsdienst
noordzeekanaalgebied

Informatie van objecten binnen een buffer van 25 meter rondom het geselecteerde perceel

Overzicht van Bodemlocaties

Locatie "0361021 Drukriool Hillegommerdijk"

Locatie	0361021 Drukriool Hillegommerdijk
Locatiecode	NZ039404836
Locatiecode bevoegd gezag	
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 55 - 80
Postcode	
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Haarlemmermeer

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Indicatief onderzoek
Rapportcode	NZ039411779
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26244
Rapportdatum	12-01-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	>I/ >S/ Niet toepasbaar
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Plaatselijk PAK>I en plaatselijk asbest >I; tbv werkzaamheden indienen BUS meldingen Onderzoek tpv pompputten drukriool ivm werkzaamheden. Zintuiglijk: tpv boring 02 (achter huisnummer 72) veel asbestverdacht materiaal; boringen 03 en 04 zwak baksteen Bovengrond 01: barium, kwik, lood, zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 02: asbest > I; zink > T; barium, cadmium, kwik, lood, PAK en PCB > AW (NT, 3T) Bovengrond 03: zink en PAK > AW (industrie, basisklasse) Bovengrond 04: PAK >I; kwik, lood, zink en minerale olie > AW (wonen, geen veiligheidsklasse) Grondwater: barium > S Bijzonderheden: bij alle boringen zijn asbestgaten gegraven. Asbest: asbestgat 02 indicatief > I; aanvullend asbestonderzoek NEN 5707: asbestgat 06 asbest>I Conclusies: Bij werkzaamheden bij boringen 02 en 04 indienen BUS-melding. Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Verontreinigingscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Locatie "Hillegommerdijk tussen 52 en 55"

Locatie	Hillegommerdijk tussen 52 en 55
Locatiecode	NZ039404859
Locatiecode bevoegd gezag	NH039403070
Straatnaam/huisnummer	Hillegommerdijk 54
Postcode	2165AN
Plaatsnaam	Lisserbroek
Gemeente	Haarlemmermeer (0394)
Gegevensbeheerder locatie	Provincie Noord-Holland

Overzicht onderzoeken

Type onderzoek	Meldingsformulier BUS evaluatieverslag
Rapportcode	NZ039412358
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	-
Rapportdatum	14-12-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch

Conclusie rapport	eva ok

Type onderzoek	Verkennend bodemonderzoek NEN 5740 en Verkennend asbestonderzoek NEN 5707
Rapportcode	NZ039411842
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	26244
Rapportdatum	12-01-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Hier wordt alleen boring 4 besproken. De andere boringen zijn op andere adressen gezet. Zintuiglijk: Zand, zwak baksteenhoudend. Bovengrond: >Aw: Hg, Pb, Zn, minerale olie T: - I: PAK Ondergrond: niet onderzocht Grondwater: Niet onderzocht Asbest: zintuiglijk niet aangetoond. Conclusies: BUS-melding Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer): 02-03-2017, z3241037 Al ingevoerd op locatie bevoged gezag NZ039404836. Aanleiding: Zintuiglijk: Bovengrond: >AwTI Ondergrond: >AwTI Grondwater: >STI Asbest: zintuiglijk/analytisch niet aangetoond. Conclusies: Beoordeling OD/gemeente (d.d. en zaaknummer):

Type onderzoek	Meldingsformulier BUS saneringsplan
Rapportcode	NZ039411843
Onderzoeksbureau	Grondslag
Rapportnummer	-
Rapportdatum	28-02-2017
Wbb Grond/ Grondwater/ Bbk Grond	-/ -/ -
Aanleiding voor het onderzoek	Civieltechnisch
Conclusie rapport	Zaak: 3241037 Aanleiding: Civieltechnisch Oppervlakte: 2 m2 Maximale werkdiepte: 0,6 m –mv.

	Ontgraven grond: 1 m3 Terug te plaatsen grond: 1 m3

Voormalige verdachte bedrijfsactiviteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Besluiten

Type besluit	Kenmerk	Status	Datum
BUS-melding correct aangeleverd	z3241037		02-03-2017
Instemmen uitgevoerde sanering	z6818382		04-04-2018

Verontreinigingscontouren

Naam locatie	Hillegommerdijk tussen 52 en 55
Contourcode	NZ039400717
Contourtype	Grond
Bovenkant	0
Onderkant	0,5

Verontreinigende componenten (maximaal aangetroffen gehalte)

Stof	Hoeveelheid	Eenheid
som 10 polyaromatische koolwaterstoffen (VROM)	94	mg/kg

Saneringscontouren

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Zorgmaatregel

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Beschikbare documenten bij locatie

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Niet aan bodemlocatie gekoppelde bodembedreigende activiteiten

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Tanks

Binnen de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied zijn in het bodeminformatiesysteem geen gegevens beschikbaar

Toelichting

Bodemlocaties Wet bodembescherming (Wbb)
In het bodeminformatiesysteem staan locaties vermeld waar (vermoedelijk) ernstige bodemverontreiniging aangetroffen is. Een ernstig verontreinigde bodem moet volgens de Wbb (op termijn) gesaneerd worden. Het tijdstip van saneren is afhankelijk van de mate waarin risico´s bestaan voor de gebruikers, het milieu en verspreiding van de verontreiniging.

Bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten
De rapportage vermeldt alle bodemonderzoeken en bodemsaneringsrapporten die bij de OD NZKG bekend zijn. Dit hoeven echter niet alle bestaande bodemonderzoeken en rapporten te zijn. Wij beschikken vaak niet over onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van eigendomsoverdracht of de BSB-operatie (vrijwillig bodemonderzoek op bedrijfsterreinen). Wij beschikken wel over onderzoeken in het kader van een Omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu bij ons zijn ingediend.
Vermeldt wordt ook of de resultaten van het bodemonderzoek aanleiding gaven tot het uitvoeren van verder onderzoek of een bodemsanering. Wij beschouwen een bodemonderzoeksrapport als voldoende recent in het kader van een omgevingsvergunning voor bouwen, een beschikking Wet bodembescherming (met uitzondering van monitoring en nazorg) en een melding Besluit uniforme saneringen, als dit jonger is dan 2 jaar.
Is een bodemonderzoeksrapport ouder dan 2 maar jonger dan 5 jaar, dan beschouwen wij het als voldoende recent indien alleen sprake is van immobiele verontreinigingen.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan 5 jaar geldt in principe als verouderd, maar in overleg met een bodemadviseur kan het onderzoek alsnog bruikbaar blijken, eventueel na het uitvoeren van aanvullend onderzoek. Voorwaarde bij het bovenstaande is dat er geen bodembedreigende of bodem verontreinigende activiteiten hebben plaatsgevonden sinds het uitvoeren van het bodemonderzoek.
Een bodemonderzoeksrapport dat ouder is dan tien jaar, beschouwen wij als verouderd. Wij vermelden deze onderzoeksrapporten nog wel en u kunt ze in de meeste gevallen ook opvragen, maar de betrouwbaarheid van de informatie is sterk afgenomen.

Ondergrondse tanks bij particulieren
Het tankbestand bevat locaties waar een particuliere, ondergrondse huisbrandolietank aanwezig is (geweest). De lijst is niet uitputtend, omdat deze samengesteld is op basis van vrijwillige meldingen van particuliere tankbezitters. Een ondergrondse tank is op de juiste wijze gesaneerd als een KIWA-certificaat aanwezig is. De tank is dan op juiste wijze gereinigd en afgevuld met zand of gereinigd en verwijderd. Daarnaast is de bodem onderzocht op verontreiniging met (voornamelijk) olieproducten. Vaak zijn de tankcertificaten bij de betreffende gemeente aanwezig. De meest recente tanksaneringen zijn vaak ook na te vragen bij KIWA zelf.

Historisch bodembestand (HBB)
In het Historisch Bodembestand (HBB) zijn locaties opgenomen waar - op basis van Hinderwet- en vergunningsgegevens blijkt - dat er (potentieel) bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden.

Bodembedreigende activiteiten hoeven niet tot bodemverontreiniging te hebben geleid. De aard van de activiteit zegt wel iets over de kans dat bodemverontreiniging is opgetreden. Alleen een bodemonderzoek geeft uitsluitsel of de bodem daadwerkelijk verontreinigd is.

Bodemkwaliteitskaart
Gegevens uit de bodemkwaliteitskaart zijn niet opgenomen in de rapportage, omdat de kaart niets zegt over de bodemkwaliteit van een specifiek perceel. Het geeft de te verwachten bodemkwaliteit weer voor een groter gebied en is bedoeld als hulpmiddel bij lokaal grondverzet (grond afgraven, grond verplaatsen, grond afvoeren). De bodemkwaliteitskaart is te vinden op de verschillende gemeentelijke websites, of is een doorverwijzing te vinden naar een gemeenschappelijke website.

Rondom de locatie
De rapportage besteedt ook aandacht aan percelen rondom het onderzochte adres. Een bodemverontreiniging kan zich namelijk naar naastgelegen percelen verspreiden. De rapportage geeft de gegevens voor het gebied 25 meter rondom het onderzochte adres.

Begrippenlijst

Het bodeminformatiesysteem is in de loop van vele jaren gegroeid tot de enorme hoeveelheid informatie die het vandaag de dag bevat. De manier waarop informatie is ingevoerd heeft niet altijd dezelfde kwaliteit gehad. Met behulp van deze begrippenlijst proberen we de gebruikte termen uit te leggen.

Immobiel
Een verontreiniging in de bodem die zich niet verspreidt. De verontreiniging blijft dus op zijn plek en gaat niet naar het grondwater of de bodemlucht. Voorbeelden zijn zware metalen en PAK (koolstofdeeltjes).

Mobiel
Een verontreiniging in de bodem die niet op zijn plek blijft en verplaatst zich door de grond, naar het grondwater of naar de bodemlucht. Voorbeelden zijn benzineproducten of stoffen met chloor.

Achtergrondwaarde
De kwaliteit van de bodem die er 'van nature' voorkomt, een soort referentiewaarde.

Tussenwaarde
De helft van de interventiewaarde. Als gehalten boven de tussenwaarde worden gemeten, is meestal meer onderzoek nodig.

Interventiewaarde
De interventiewaarde is het concentratie niveau in de grond, waterbodem of grondwater waarbij de functionele eigenschappen die de bodem voor mens, plant en dier heeft kunnen zijn verminderd. Een overschrijding van de interventiewaarde betekent niet per definitie dat er risico's zijn. Per locatie zullen de eventuele risico's (aanvaardbaar risiconiveau) moeten worden vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van de functie. In zijn algemeenheid kan gesteld worden dat voor de diffuse verontreinigingen er geen risico's zijn voor de functie wonen met tuin. Als de gehalten in de bodem hoger zijn dan de interventiewaarde, dan moet bekeken worden hoeveel dan boven de interventiewaarde is verontreinigd.

Ernstige bodemverontreiniging
Als er meer dan 25 m3 grond is vervuild met gehalten boven de interventiewaarde, is er sprake van een ernstige bodemverontreiniging. Voor grondwater is dat 100 m3. Saneren is dan nodig, de vraag is alleen wanneer en of er maatregelen nodig zijn. Verder kunt u voor een uitgebreide verklaring van de termen in deze rapportage de website van Rijkswaterstaat Leefomgeving raadplegen.

Veel voorkomende afkortingen in rapportnamen

Wbb	Wet bodembescherming
BKK	Bodemkwaliteitskaart
HO	Historisch onderzoek
VO	Verkennend onderzoek
OO	Oriënterend onderzoek
NO	Nader onderzoek
SO	Saneringsonderzoek

SP	Saneringsplan
SE	Saneringsevaluatie
EUT	Ernst en urgentie
AP04	Partij-keuring
BUS-melding	Melding Besluit Uniforme Saneringen

Analyseresultaten

<= AW	Geen verhoogde gehalten gemeten
> AW	Licht verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Streefwaarde "volledig schoon" (S-waarde, voorheen A-waarde). Er is geen verder onderzoek noodzakelijk.
> T	Matig verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Tussenwaarde (T-waarde, voorheen B-waarde). Vervolgonderzoek is noodzakelijk tenzij er geen overschrijdingen van het aanvaardbaar risiconiveau en de Lokale Maximale Waarde (LMW) zijn aangetoond.
> I	Sterk verontreinigd, groter dan de landelijk genormeerde Interventiewaarde (I-waarde, voorheen C-waarde). De overschrijding van de I-waarde betreft mogelijk slechts een (klein) deel van de onderzoekslocatie en hoeft daarmee niet de gemiddelde verontreinigings-situatie van deze locatie te betreffen. Als in meer dan 25 m3 grond of meer dan 1000 m3 grondwater concentraties boven de I-waarde zijn gemeten dan is het volgen van een Wet bodembeschermingprocedure (Wbb) verplicht in nieuwe situaties, zoals de aanvraag van een bouwvergunning, bestemmingsplanwijziging/functiewijziging, Wet milieubeheer vergunning of bij meer dan 25 m3 grondverzet. Het kan dan zo zijn dat er wel een Wbb-procedure gevolgd moet worden maar er toch geen sanering plaatsvindt op basis van aanvaardbaar risiconiveau en achtergrondwaarden.

Disclaimer

De informatie wordt verstrekt op basis van de bij de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (OD NZKG) beschikbare gegevens. De OD NZKG staat niet garant voor de juistheid en volledigheid van de getoonde informatie. Aan de door ons verstrekte gegevens kunnen geen rechten worden ontleend. De OD NZKG aanvaardt geen aansprakelijkheid voor welke schade dan ook die het gevolg is van het verstrekken van onjuiste of onvolledige informatie, dan wel voor schade die voortvloeit uit handelingen die gebaseerd zijn op de hier verstrekte informatie.

Bent u makelaar, eigenaar, toekomstig eigenaar of bijvoorbeeld adviesbureau? Wij attenderen u erop dat u, bij aan- of verkoop van onroerend goed een informatie- dan wel onderzoeksplicht heeft als het gaat om het vaststellen van de kwaliteit van de bodem en/of de aanwezigheid van ondergrondse brandstoftanks.

Wij adviseren u om in voorkomende gevallen zelf zorg te dragen voor bodemonderzoek dan wel een onderzoek naar de aanwezigheid van een tank. De verkregen informatie uit de bijgaande rapportage is niet conform de norm NEN 5725. Daarom bevat de rapportage mogelijk onvoldoende informatie voor de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de activiteit bouw of milieu, bestemmingsplanwijziging of andere vraagstukken rondom grondgebruik.

Bij een bouwaanvraag dient elke situatie opnieuw, afzonderlijk te worden beoordeeld. Het is niet uitgesloten dat de OD NZKG dan opnieuw bodemonderzoek eist omdat de bestaande informatie verouderd is of omdat een onjuiste onderzoeksstrategie is toegepast. Voor inlichtingen en vragen kunt u contact opnemen via het zaaksysteem.

Bijlage 2
Samenvatting voorgaande bodemonderzoeken

Royal HaskoningDHV

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan:	Provincie Noord-Holland
Van:	Mascha Gouw
Datum:	Thursday, 11 March 2021
Kopie:	
Ons kenmerk:	BH5788-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0018
Classificatie:	Project gerelateerd

Onderwerp: **HOV Noordwijk-Schiphol, bureaustudie bodem**

In het kader van het ontwerp HOV Lisserbroek is een inventarisatie gedaan van de beschikbare bodemonderzoeken en een overzicht gemaakt van de verwachte bodemkwaliteit en te nemen maatregelen.

De bodeminformatie is ontleend aan bodemloket (gemeente Lisse) en het bodeminformatiesysteem van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (Lisserbroek eo). De bodemrapportages zijn bijgevoegd in de bijlage.

Lisse (tracédeel 1: Sportlaan)
Op dit tracédeel zijn twee bodemonderzoeken bekend. Het eerste bodemonderzoek heeft betrekking op het terrein van het Fioretti College aan de Sportlaan 3. Op het terrein is in 2009 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Naar het oordeel van de Omgevingsdienst West-Holland is de locatie voldoende onderzocht. Er is sprake van hooguit licht verhoogde gehalten.
Het tweede bodemonderzoek heeft betrekking op het gebied tussen de Sportlaan en Trompstraat (incl de Sportlaan). Op de locatie is sprake van een stortplaats op land. Het is onduidelijk welk materiaal er is gestort. Uit het bodemonderzoek blijkt dat de locatie sterk verontreinigd is. Voor de sanering is een saneringsplan opgesteld en goedgekeurd. De sanering is uitgevoerd in 2014-2015, waarbij er een leeflaag is gerealiseerd. Bij beschikking is in 2016 ingestemd met de uitgevoerde sanering. In de periode 2014-2020 is op deze locatie de wijk ontwikkeld. In het kader van de ontwikkeling zijn nog enkele aanvullende saneringen uitgevoerd.

Ringvaart (tracédeel 2: Brug)
Ter plaatse van de Ringvaart zijn geen waterbodemonderzoeken bekend.

Lisserbroek (tracédeel 3: Dijkzone)
Op dit deel zijn meerdere bodemonderzoeken bekend die navolgend kort worden samengevat.

Hillegommerdijk 37: Bodemonderzoek uit 2009. In de boven- en ondergrond zijn licht verhoogde gehalten zware metalen en PAK aangetoond. In de bodem is een bijmenging met puin aanwezig. Zintuiglijk is asbest niet waargenomen, maar is geen analyse op asbest uitgevoerd. In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties barium, benzeen en xylenen aangetoond.

Hillegommerdijk 44: Bodemonderzoek uit 1997. In de grond zijn licht verhoogde gehalten zware metalen en PAK. Asbest niet onderzocht. In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties zware metalen aangetoond.

Hillegommerdijk 46: Historisch onderzoek 2004. Op de locatie zou een bloembollenkwekerij aanwezig zijn (geweest). Het bedrijf is in 1998 verhuisd naar nummer 49. Er is geen veld- en analytisch onderzoek uitgevoerd.

Hillegommerdijk 48: geen bodemonderzoek bekend.

Hillegommerdijk 49: geen bodemonderzoek bekend.

Hillegommerdijk 50-51: Bodemonderzoek uit 1999. In de grond is een matig verhoogd gehalte zink en licht verhoogd gehalte voor de andere zware metalen, PAK en minerale olie aangetoond. Asbest is niet onderzocht. In het grondwater zijn zware metalen in licht verhoogde concentraties aangetoond.

Hillegommerdijk 52: geen bodemonderzoek bekend.

Hillegommerdijk 53: geen bodemonderzoek bekend.

Hillegommerdijk tussen 52-55: Bodemonderzoek uit 2017. Op de locatie is een sterke verontreiniging met PAK aangetoond in de bovengrond. Voor de werkzaamheden is een BUS melding gedaan waarbij de sterk verontreinigde grond tijdelijk wordt uitgenomen en weer wordt terug geplaatst. De ODNZKG heeft ingestemd met de BUS melding en de BUS evaluatie.

Hillegommerdijk 56: geen bodemonderzoek bekend.

Hillegommerdijk 57-58: Bodemonderzoek uit 1998. Op de locatie is een kolenopslag aanwezig (geweest). In de bovengrond zijn licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK en minerale olie aanwezig. In de ondergrond (veen) zijn geen verhoogde gehalten aangetoond. In het grondwater zijn arseen en chroom licht verhoogd aangetoond.

Lisserwerg eo: Bodemonderzoek en asbest onderzoek beide uit 2012. Bodemonderzoeken uitgevoerd in verband met werkzaamheden aan kabels en leidingen (openbare verlichting). In de bovengrond zijn zware metalen, PAK, PCB en minerale olie licht verhoogd aangetoond. De ondergrond en het grondwater zijn niet onderzocht. Asbest is aangetoond maar ruim onder de interventiewaarde.

Narcissenstraat achter 41 (groenstrook): Asbestonderzoek, plan van aanpak en evaluatie allen uit 2017. Naar aanleiding van aantreffen van asbestverdachte beschoeiing die beschadigd is door de werkzaamheden is een asbest onderzoek uitgevoerd. Hierbij is asbest aangetoond boven de interventiewaarde. De zware metalen en PAK zijn licht verhoogd aangetoond. De asbest verontreinigde grond is gesaneerd. Hierbij is conform het plan van aanpak de asbestbeschoeiing verwijderd en de verontreiniging met asbest in de grond volledig verwijderd.

Hillegommerdijk/Lisserdijk: In het kader van de reconstructie van de bermen en het trottoir zijn in 2019 twee bodemonderzoeken uitgevoerd en is een saneringsplan opgesteld en in 2020 is een evaluatie opgesteld. Uit de bodemonderzoeken blijkt dat er tot circa 1 m-mv een puinlaag aanwezig is bestaande uit slakken, beton, baksteen en asfalt. In de puinlaag is asbest aangetoond. Ter plaatse van de oostelijke berm en het trottoir zijn in de bovengrond licht verhoogde gehalten PAK, PCB en/of minerale olie aangetoond. Ter plaatse van de westelijke berm zijn in de bovengrond en ondergrond licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en minerale olie aangetoond. Plaatselijk is in de ondergrond een matig verhoogd gehalte zink, PAK of minerale olie aanwezig. Ter plaatse van de kleikist tegenover Hillegommerdijk 98 is een sterke verontreiniging met PAK en een matig verhoogd gehalte minerale olie aanwezig (slib en carbolineumgeur). De overige parameters zijn licht verhoogd. In de grond is asbest

niet aangetoond. In het grondwater is plaatselijk PAK sterk verhoogd aangetoond. Voor het aanbrengen van de kleikist is een saneringsplan opgesteld. De vrijgekomen sterk verontreinigde grond is afgevoerd. Vervolgens is de kleikist aangebracht en verder aangevuld het de uitgekomen bovengrond. De ODNZKG heeft ingestemd met de uitgevoerde sanering.

Hillegommerdijk (drukriool): Bodemonderzoek uit 2017. Betreft bodemonderzoek ter plaatse van twee pompputten van het drukriool. In de bovengrond zijn licht verhoogde gehalten zware metalen en PAK aangetoond. In de ondergrond is bij een pompput asbest sterk verhoogd en zink matig verhoogd aangetoond en zijn de andere parameters licht verhoogd. Bij de andere pompput is PAK sterk verhoogd en zijn de andere parameters licht verhoogd. In het grondwater is een licht verhoogde concentratie barium aanwezig.

Lisserbroek (tracédeel 4: Lisserweg)
Op dit deel van het tracé is een historisch bodemonderzoek bekend en een nulsituatie bodemonderzoek.

Lisserbroek-Noord: Historisch onderzoek uit 2020. Uit het historisch onderzoek komen enkele verdachte deellocaties naar voren. De Middelweg, een voormalig pad en een dam zijn verdacht voor een bodemvreemde bijmenging. Het overige terrein is onverdacht.

Lisserbroek (tracédeel 5 en 6: IJweg en N207)
Op de delen 5 en 6 van het tracé zijn geen bodemonderzoeken bekend.

Lisserbroek/Nieuw-Vennep (tracédeel 7: kruising N207)
Op dit deel zijn meerdere bodemonderzoeken bekend die navolgend kort worden samengevat.

Locatie J. Bos (IJweg 1762): Bodemonderzoeken uit 1993 en 1994. Uit het bodemonderzoek blijkt dat in de bovengrond licht verhoogde gehalten bestrijdingsmiddelen aanwezig zijn. In de ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aangetoond. In het grondwater is een sterk verhoogde concentratie minerale olie en matig verhoogde concentratie xylenen aangetoond. Benzeen, ethylbenzeen en tolueen zijn licht verhoogd. Bij herbemonstering is minerale olie niet meer aangetoond. Xylenen zijn nog matig verhoogd en de overige aromaten licht verhoogd aanwezig. In het slib van de watergang is minerale olie licht verhoogd aangetoond.

N207 Leimuiden-Hillegom: Bodemonderzoek uit 2010. Het bodemonderzoek is uitgevoerd in het kader van de verbreding van de N207. Ter plaatse van de toekomstige watergangen en de bermen zijn in de bovengrond licht verhoogde gehalten aangetoond. In de ondergrond (toekomstige watergangen) zijn geen verhoogde gehalten aanwezig. Ter plaatse van de bekledingsgrond zijn in de bovengrond geen verhoogde gehalten aangetoond. Zintuiglijk is asbest niet waargenomen (geen asbestonderzoek uitgevoerd). In het grondwater zijn zink, vluchtige aromaten en chloorkoolwaterstoffen aangetoond. Het slib in de watergangen is verspreidbaar op het aangrenzend perceel.

Zuidtangent Zuidtak Cluster 3 (Getsewoudweg 2-6): Bodemonderzoek uit 2001. In het bodemonderzoek zijn 9 partijen onderzocht. Hiervan voldoen 4 partijen aan de klasse Achtergrondwaarde, 2 partijen aan de klasse Wonen (voorheen MVR grond) en 3 partijen aan de klasse Industrie (voorheen categorie 1). In het grondwater zijn geen verhoogde concentraties aangetoond.

Conclusie
In Lisse ter plaatse van de Sportlaan is een leeflaag sanering uitgevoerd. Hier dient rekening te worden gehouden met een BUS melding voor de realisatie van het tracé. Het betreft dan het wijzigen van de opbouw van de leeflaag en/of het dieper moeten graven dan 1 m-mv.

Afhankelijk van het ontwerp van het landhoofd van de brug, is aanvullend diep bodemonderzoek noodzakelijk.

In het dijklichaam de Hillegommerdijk kunnen sterke verontreinigingen aanwezig zijn. Voor de diepe ontgraving van de landhoofden dient bodemonderzoek te worden uitgevoerd en indien nodig een saneringsplan te worden opgesteld.

Voor de realisatie van de brug zijn mogelijk ingrepen noodzakelijk in de waterbodem. Indien op basis van het ontwerp ingrepen in de waterbodem noodzakelijk zijn, dient een waterbodemonderzoek te worden uitgevoerd.

De bodem in de dijkzone bevat in het algemeen licht verhoogde gehalten zware metalen, PAK, PCB en/of minerale olie. Plaatselijk zijn uitschieters aanwezig tot boven de interventiewaarden. De meest bodemonderzoeken zijn gedateerd.

Vanaf de dijkzone tot aan de aansluiting met de N207 zijn relatief weinig bodemonderzoeken bekend. Op basis van de beschikbare informatie is de verwachting dat de bodem hooguit licht verontreinigd is.

Voor het gebied van de dijkzone tot aan de aansluiting met de N207, dient in het kader van de verwerving van de gronden een bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Deze bodemonderzoeken kunnen gebruikt worden voor de uitvoering (grondverzet en veilig werken).

Ter plaatse van de aansluiting met de N207 zijn hooguit licht verhoogde gehalten in de bodem aanwezig. Aangezien na de bodemonderzoeken werkzaamheden hebben plaatsgevonden is hier voorafgaand aan de uitvoering een actualisatie van de bodemkwaliteit gewenst.

Bijlage 1: Bodemrapportages bodemloket en ODNZKG

Bijlage 1
Bodemrapportages bodemloket en ODNZKG

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan:	Provincie Noord-Holland
Van:	Royal HaskoningDHV
Datum:	9 november 2023
Kopie:	
Ons kenmerk:	BH5788-RHD-XX-ZZ-ME-Z-0028
Classificatie:	Projectgerelateerd
Gecontroleerd door	TPB

Onderwerp: **Watertoets - Aanleg HOV brug en tracé**

---

1 Beschrijving Tracé en projectgebied

Het HOV-tracé loopt vanaf de Oranjelaan in Lisse, gelegen in de gemeente Lisse, provincie Zuid-Holland. Door middel van een brug kruist het tracé eerst een primaire watergang (082-058-00060) en vervolgens de Ringvaart met bijbehorende regionale keringen en hun beschermingszone. Vanaf de ringvaart gaat het tracé verder door de gemeente Haarlemmermeer, provincie Noord-Holland. Aan de oostkant van de ringvaart kruist het tracé de Hillegommerdijk. Bestaande bebouwing zal hiervoor gesloopt moeten worden.
Het tracé kruist vervolgens de IJtocht (primaire watergang, 180-058-00110) alvorens via agrarisch gebied zijn weg te vervolgen. Dit gebied maakt deel uit van de gebiedsenvelop voor de ontwikkeling van Lisserbroek Noord. Binnen deze envelop zal in de toekomst gebiedsontwikkeling plaatsvinden. Het tracé ligt hier over een lengte van ongeveer 650 meter op een secundaire watergang (180-058-05763).



Figuur 1 - Westelijke gedeelte van het tracé

Vervolgens neemt het tracé een bocht in noordoostelijke richting, verlaat de gebiedsenvelop Lisserbroek Noord en zal het enige tijd parallel aan de IJweg lopen. Vlak voor de middelweg buigt het tracé af en loopt het parallel aan de Leijmuiderweg. Het kruist hier een primaire watergang (180-058-00479) en de IJweg. Vlak voor de aansluiting op het kruispunt Leimuiderweg-Getsewoudweg kruist het tracé de Zuidtocht (N207-Zuidtocht, 180-058-07388).

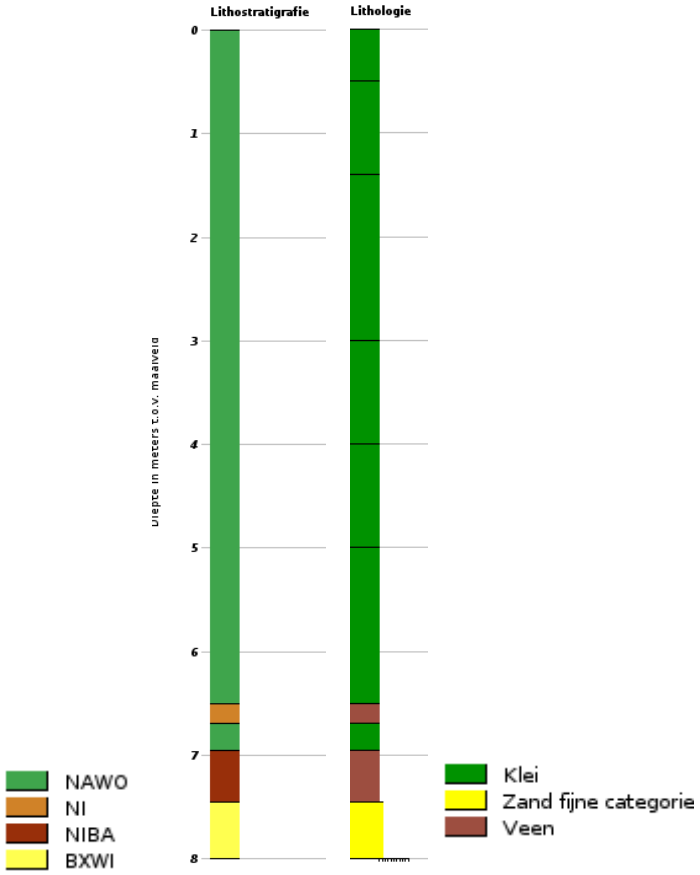


Figuur 2 - Oostelijke gedeelte van het tracé

Het gehele tracé ligt in het beheergebied van het Hoogheemraadschap van Rijnland. De ondergrond bestaat overwegend uit kalkrijke poldervaaggronden met lichte klei.



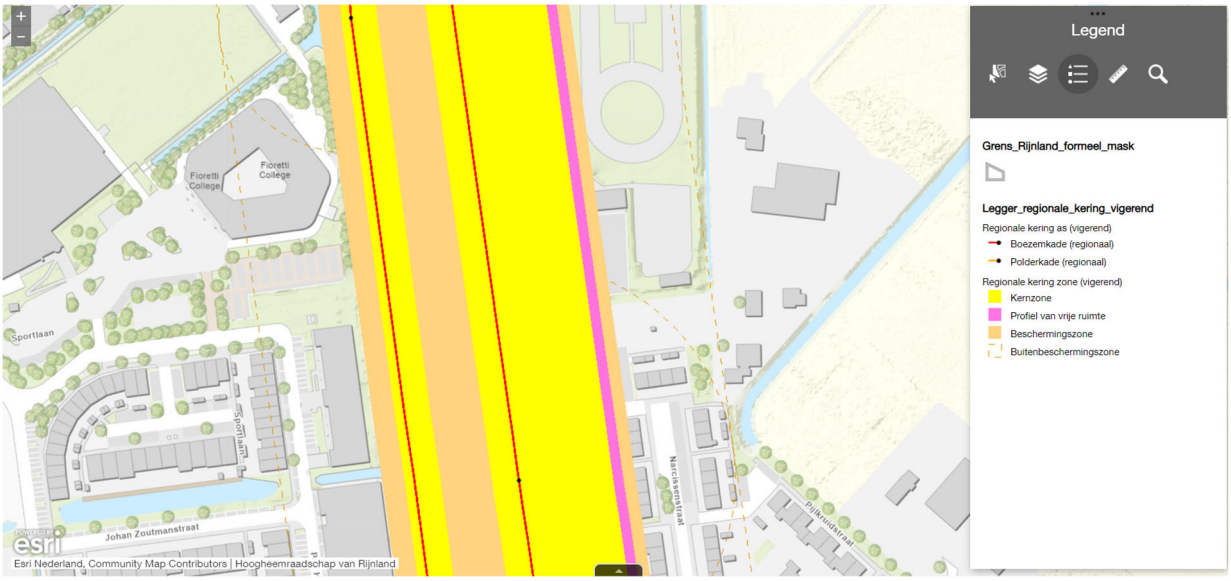
Figuur 3 - De BRO Bodemkaart 2018 geeft aan dat de ondergrond hoofdzakelijk bestaat uit kalkrijke poldervaggronden met lichte klei. Bron: DINOloket



Figuur 4 - Bodemopbouw halverwegen het tracé.
Meetpunt B25C0478 BRO GeoTOP v1.4

Keringen

Bij het kruisen van de Ringvaart kruist de brug 2 regionale keringen en de bijbehorende beschermingszones.



Figuur 5 - Ligging van de keringen en bijbehorende beschermingszone's langs de Ringvaart. Screenshot uit de legger van het Hoogheemraadschap van Rijnland

Aan de westzijde van de Ringvaart betreft het de boezemkade (082-042-00014) van de Meer- en Duinpolder (Provincie Zuid-Holland), aan de oostkant betreft het de Hillegommerdijk (180-042-00020, Provincie Noord-Holland). De onderhoudsplicht van beide regionale keringen ligt bij de kadastraal eigenaar, buitengewoon onderhoud wordt uitgevoerd door het Hoogheemraadschap van Rijnland.

Peilgebieden

Het tracé ligt in twee peilgebieden. Westelijk van de Ringvaart betreft het peilgebied PBS_OR-1.07.2.1 met een vast peil van -1,47 mNAP (Provincie Zuid-Holland). De rest van het tracé, oostelijk van de Ringvaart, ligt in zijn geheel in peilgebied PBS_GH-140.08A (Provincie Noord-Holland). Dit peilgebied heeft een zomerpeil van -6,17 mNAP en een winterpeil van -6,42 mNAP.

2 Aanpassingen in het watersysteem

Voor de ontwikkeling van de HOV-verbinding zullen aanpassingen in het watersysteem plaats moeten vinden. Zo worden enkele primaire watergangen gekruist en zullen er secundaire watergangen worden gekruist en gedempt. Ook neemt het verhard oppervlak toe. De Keur en de bijbehorende uitvoeringsregels van Hoogheemraadschap Rijnland geeft in deze situaties aan of voor deze activiteiten een vergunningplicht geldt, en aan welke normen deze moeten voldoen.

De gebiedsontwikkeling in Lissebroek Noord staat in principe los van het HOV-tracé. Echter, voor de watercompensatieopgave wordt de toename van verhard oppervlak, de demping en de compensatie voor beide ontwikkelingen samengevoegd om samen tot een sluitende compensatie te komen.

2.1 Kruisingen met het watersysteem

Het tracé kruist de Ringvaart en twee primaire polderwatergangen (parallel aan de Ringvaart aan de westzijde en de IJtocht aan de oostkant van de Ringvaart). De kruisingen met de primaire watergangen worden uitgevoerd als duikers. Deze duikers hebben in het ontwerp dezelfde breedte als de watergang, van berging van de watergang is hier dus geen sprake.

Voor het aanleggen van een kruising door middel van (demping met) een duiker is voor primaire watergangen een vergunning vereist. Voor overige watergangen is een meldplicht, wel moet worden voldaan aan minimale eisen met betrekking tot de afmetingen.

Voorwaarden afmetingen van de duiker:

1. De duiker is maximaal 10 meter lang.
2. Bij een watergang tot 4 meter breed is de inwendige diameter van de duiker minstens 60 cm.
3. Bij een watergang tussen de 4 en 6 meter breed is de inwendige diameter van de duiker minstens 80 cm.
4. Bij een watergang tussen de 6 en 8 meter breed, is de inwendige diameter van de duiker minstens 1 meter.

Voorwaarden ligging van de duiker:

1. De afstand tussen de aan te leggen duiker en een naastgelegen duiker, brug of stuw is minstens 5 meter.
2. De duiker wordt zo aangebracht en onderhouden dat in de duiker 1/3 deel lucht en 2/3 deel water aanwezig is ten opzichte van het zomerpeil.
3. De as van de duiker ligt in het midden van de watergang.
4. De duiker wordt horizontaal geplaatst.

2.2 Demping

Bij de aanleg van het tracé worden (secundaire) watergangen gedempt. Het dempen van water dient te worden gecompenseerd en is daarnaast gehouden aan enkele voorwaarden.

Bij demping van huidige watergangen dient de aan- en afvoer van water naar aangrenzende gebieden niet te worden belemmerd. Doodlopende watergangen moeten vanaf de kopse kant worden gedempt. Als de demping een versmalling van een watergang betreft dient deze minimaal 4 meter breed te blijven.

Elke demping moet worden gecompenseerd. Compensatie kan plaatsvinden op verschillende wijze (Keur van Rijnland):

- Een oppervlak water aan te leggen dat minimaal even groot is als het oppervlak van de demping, of;
- Afboeking van een saldo, even groot als het oppervlak van de demping, van de Berging Rekening Courant, of;
- Aantoonbaar extra gegraven water, even groot als het oppervlak van de demping, in de vijf jaar direct voorafgaand aan de datum van de vergunningaanvraag voor de demping.

Aan de compensatie zijn enkele voorwaarden verbonden.

5 De compensatie moet voorafgaand aan of tegelijk met de demping worden uitgevoerd.

6 Het nieuw te graven water moet in open verbinding staan met de rest van het watersysteem.

7 Wanneer een deel van het poldersysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie gebeuren binnen het peilvak waarin de demping plaatsvindt.

8 Wanneer een deel van het boezemsysteem wordt gedempt, dan moet de compensatie binnen 5 kilometer van de locatie van de demping gebeuren.

Het is mogelijk compensatie buiten het peilvak van de demping te realiseren indien het fysiek niet mogelijk is hierbinnen te compenseren en het waterstaatkundig toelaatbaar is om niet binnen het peilvak te compenseren. Als dit het geval is kan een afwijking van de Algemene regel worden aangevraagd.

In de paragraaf *Watercompensatie* (2.4) is een overzicht gegeven van het gedempte oppervlak, de verhardingstoename en de compensatie van deze twee posten.

2.3 Toename verharding

De aanleg van de HOV-verbinding resulteert in een toename van verhard oppervlak van ca. 40.000 m^2. Hiervoor is een vergunning nodig. De Algemene regels voor het aanbrengen van verharding zijn als volgt:

- Toename van verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden door het aanleggen van water. Het oppervlak aan te leggen water bedraagt 15 procent van het oppervlak van toegenomen verharding.
- Deze compensatie moet voorafgaand of gelijktijdig aan de ontwikkeling van de HOV-verbinding worden uitgevoerd.
- De compensatie dient plaats te vinden binnen het peilvak waarin de extra verharding wordt aangebracht.

In de paragraaf *Watercompensatie* (2.4) is een overzicht gegeven van het gedempte oppervlak, de verhardingstoename en de compensatie van deze twee posten.

2.4 Watercompensatie

De demping van oppervlaktewater en de toename van verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden zoals is beschreven in respectievelijk paragraaf 2.2 en 2.3. De compensatie voor deze twee posten vindt plaats in hetzelfde peilvak als waarin de verharding en demping heeft plaatsgevonden.

Gezien het bovenstaande geldt er voor het inpassingplan een compensatieplicht. Omdat de nieuwe HOV-baan zorgt voor een toemane aan verhard oppervlakte dient er compensatie in de vorm van water plaats te vinden. Alle compensatie vindt plaats binnen hetzelfde peilvak, zoals is voorgeschreven in de Keur. In onderstaande tabel is de toename van de verharding en de benodigde compensatie weergegeven. De kolom ‘Waterkanten’ in de bovenstaande tabel wordt binnen dit ontwikkelingsplan buiten beschouwing gelaten omdat dit gelegen is op het grondgebied van provincie Zuid-Holland.

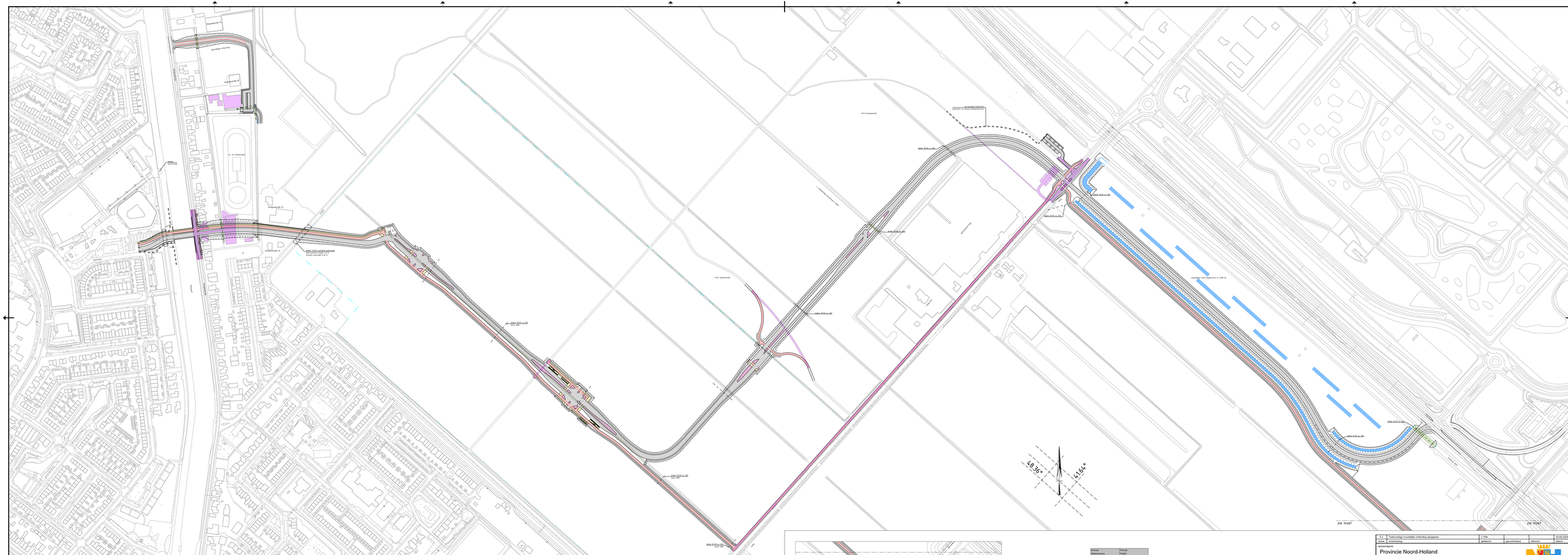
	Peilvak Polder (Prov. Noord-Holland) [m2]
Dempen Wateroppervlak	1892
Nieuw Wateroppervlak	7900
Netto Wateroppervlak	6010
Verwijderen verharding	7488
Verwijderen bebouwing	1601
Nieuw verharding	49129
Nieuw bebouwing	0
Verhardingstoename	40040
Compensatiefactor	15%
Te compenseren wateroppervlak tbv verharding	6010
Te kort compensatie wateroppervlakte	0
Overschot compensatie wateroppervlakte	0
Netto compensatie wateroppervlakte	**0**

Tabel 2-1 Veranderingen in oppervlaktewater en verharding. De kolom 'Waterkanten' betreft de ontwikkelingen aan de westzijde van de Ringvaart (Provincie Zuid-Holland), en vallen buiten het Provinciaal Ontwikkelingsplan.

Alle compensatie vindt plaats binnen hetzelfde peilvak, zoals is voorgeschreven in de Keur. De kolom 'Waterkanten' in de bovenstaande tabel wordt binnen dit ontwikkelingsplan buiten beschouwing gelaten omdat dit gelegen is op het grondgebied van provincie Zuid-Holland.

2.5 Waterkeringen

Tijdens de aanleg van het tracé wordt gewerkt in en om waterkeringen en beschermingszones hiervan. Voor werkzaamheden die invloed hebben op de stabiliteit van de waterkering is een vergunning noodzakelijk. Werkzaamheden die (tijdelijk) de freatische lijn van de kering beïnvloeden vallen hier ook onder.


Hoogmadeseweg 42
Hoogmadeseweg 44
Hoogmadeseweg 46
Hoogmadeseweg 48
Hoogmadeseweg 50
Hoogmadeseweg 52
Hoogmadeseweg 54
Hoogmadeseweg 56
Hoogmadeseweg 58
Hoogmadeseweg 60
Hoogmadeseweg 62
Hoogmadeseweg 64
Hoogmadeseweg 66
Hoogmadeseweg 68
Hoogmadeseweg 70
Hoogmadeseweg 72
Hoogmadeseweg 74
Hoogmadeseweg 76
Hoogmadeseweg 78
Hoogmadeseweg 80
Hoogmadeseweg

RAPPORT

Natuurtoets

Tracé busbaan HOV Noordwijk - Schiphol

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BH5788-ZZ-XX-RP-Z-0009
Status: Definitief/P02
Datum: 10 november 2023

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Contactweg 47
1014 AN Amsterdam
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

+31 88 348 95 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Natuurtoets

Ondertitel: Natuurtoets HOV-NS
Referentie: BH5788-ZZ-XX-RP-Z-0009
Status: P02/Definitief
Datum: 10 november 2023
Projectnaam: BH5788
Projectnummer: BH5788
Auteur(s): 909232

Opgesteld door: 909232

Gecontroleerd door: 501708

Datum: 22-09-2021 / 9-6-2023

Goedgekeurd door: 501708

Datum: 29-09-2023

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderzins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Doelstelling en scope onderzoek 1
1.3 Leeswijzer 2

2 Projectomschrijving 3
2.1 Plangebied 3
2.2 Voorgenomen ontwikkelingen en planning 8

3 Natura 2000-gebieden 10
3.1 Juridisch kader 10
3.2 Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden 11
3.3 Optredende storingsfactoren 12
3.4 Effectbeoordeling Natura 2000-gebieden 12

4 Beschermde soorten 13
4.1 Juridisch kader 13
4.2 Werkwijze 15
4.3 Aanwezigheid beschermde soorten, effectbeoordeling en benodigde vervolgstappen. 16
4.3.1 Vaatplanten 16
4.3.2 Grondgebonden zoogdieren 17
4.3.3 Vleermuizen 18
4.3.4 Broedvogels 22
4.3.5 Amfibieën 25
4.3.6 Reptielen 25
4.3.7 Vissen 25
4.3.8 Ongewervelden 25
4.4 Maatregelen algemene zorgplicht, ecologisch werkprotocol en meekoppelkansen 26
4.5 Samenvatting 29

5 Houtopstanden 32
5.1 Juridisch Kader 32
5.2 Voorgenomen kapomvang en beoordeling 32
5.3 Conclusie en vervolgstappen houtopstanden 32

6 Natuurnetwerk Nederland 33
6.1 Juridisch kader 33
6.2 Ligging ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland 33
6.3 Haarlemmermeer (Z13) 33

6.3.1 De wezenlijke kenmerken en waarden 33
6.3.2 Effecten 34
6.4 Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*) 37
6.4.1 Effecten 37
6.5 Vervolg 38

7 Conclusies en aanbevelingen 40
7.1 Beschermde gebieden 40
7.2 Beschermde soorten 41
7.3 Beschermde Houtopstanden 42

Literatuur 43

Bijlage 1 - Omschrijving NNN-gebieden 44
A.1 Haarlemmermeer (Z13) 44
A.2 Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*) 46

Bijlage 2 - De relevante regelgeving in de Omgevingsverordening NH2020 t.a.v. NNN 50
A.1 Compensatie 53

Bijlage 3 – Natuurtoets Noordelijke ontsluiting IJs- en Skeelerclub Lissebroek 56

Bijlage 4 – AERIUS Berekening 57

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Duin- en Bollenstreek is een drukke regio waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is gekozen voor een Hoogwaardig Openbaarvervoer Verbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor is er een betere, snellere en frequente verbinding op het traject Noordwijk-Schiphol. Tussen P+R Getsewoud en Lisse is een nieuw tracé en nieuw te realiseren HOV-brug nodig om deze vanuit het Zuidtangent te verbinden met de rest van de infrastructuur. In 2014 hebben de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord- en Zuid-Holland een overeenkomst gesloten om de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol te realiseren. De provincie Noord-Holland is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de realisatie van de verbinding over de Ringvaart en de aanleg van een busbaan vanaf de Ringvaart tot aan de aansluiting P&R Getsewoud in Nieuw-Vennep.
Voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) beschermde soorten, gebieden en houtopstanden (Natura 2000) alsook het Natuurnetwerk Nederland. Om deze reden is het noodzakelijk om de mogelijke effecten van de ingreep op beschermde dier- en plantensoorten, houtopstanden en gebieden in kaart te brengen. Royal HaskoningDHV (hierna: RHDHV) is door de provincie gevraagd om een natuurtoets uit te voeren.

1.2 Doelstelling en scope onderzoek

Met de natuurtoets wordt bepaald of de voorgenomen ingreep kan leiden tot overtredingen van de vigerende natuurwetgeving en -beleid. Er wordt getoetst aan hoofdstuk 2 (Natura 2000), hoofdstuk 3 (Soorten) en hoofdstuk 4 (houtopstanden) van de Wnb. Daarnaast wordt er getoetst aan de Provinciale Ruimtelijke Verordening wat betreft de regels van Natuurnetwerk Nederland. In onderhavige natuurtoets worden de volgende vragen beantwoord:

Wettelijke gebiedsbescherming

- Welke beschermde Natura 2000-gebieden liggen in de omgeving van het plangebied?
- Is er een kans op het optreden van storingsfactoren vanuit het project welke mogelijke een negatief effect hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van deze gebieden?
- Zijn vervolgstappen noodzakelijk?

Soortenbescherming

- Welke beschermde soorten komen voor in of nabij het onderzoeksgebied of zijn op basis van aanwezige biotopen niet uit te sluiten?
- Welke negatieve effecten kunnen deze beschermde soorten ondervinden als gevolg van de voorgenomen activiteit en welke verbodsbepalingen van de Wnb worden hiermee (mogelijk) overtreden?
- Is nader veldonderzoek nodig om de aanwezigheid van beschermde soorten vast te stellen of uit te sluiten? Zo ja, voor welke soorten?
- Kunnen voorzorgsmaatregelen genomen worden om negatieve effecten en daarmee een overtreding van verbodsbepalingen te voorkomen? Zo ja, wat zijn die voorzorgsmaatregelen dan?
- Is het aanvragen van een ontheffing te verwachten?

Houtopstanden

- Is er sprake van kap van houtopstanden die onder de Wet natuurbescherming, Houtopstanden vallen?
- Is een vergunning nodig voor het kappen van de houtopstand?

Planologische gebiedsbescherming

- Ligt het plangebied in of nabij het Natuurnetwerk Nederland (NNN)?
- Veroorzaakt de voorgenomen activiteit negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN?
- Zo ja, welke vervolgstap is noodzakelijk?

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 wordt de aanleiding, doelstelling en scope van het onderzoek en de gehanteerde werkwijze besproken. In hoofdstuk 2 wordt de voorgenomen ingreep en het plangebied met de directe omgeving besproken. In hoofdstuk 3 worden de mogelijke effecten op beschermde Natura 2000-gebieden beschreven. In hoofdstuk 4 wordt aangegeven welke beschermde soorten er mogelijk voorkomen en worden de mogelijke effecten van de voorgenomen ingrepen op deze soorten beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op beschermde Houtopstanden en Hoofdstuk 6 omvat de toetsing aan de bepalingen en verplichtingen van het vigerende beleid voor het Natuurnetwerk Nederland. Als laatste bevat hoofdstuk 7 een samenvatting van de conclusies en aanbevelingen van de verschillende toetsingen.

2 Projectomschrijving

2.1 Plangebied

Het plangebied ligt ten noorden van Lisserbroek, in de provincie Noord-Holland. Het plangebied is onderdeel van het droogmakerijenlandschap van de Haarlemmermeerpolder (fysisch-geografische regio: zeekleigebied). De exacte ligging van het plangebied is weergegeven in Figuur 2-1. Het gebied is halverwege de 16de eeuw drooggelegd. De droogmakerij heeft een grootschalig, geometrisch en open karakter met een strakke en ruime verkaveling en ligt laag in het landschap (circa 5 meter onder NAP). Het plangebied omvat een aantal woonpercelen, akkerbouwpercelen en voormalige akkerbouwgronden die vanaf circa 2003 zijn omgevormd tot kruiden- en faunarijk grasland of bos en zijn aangewezen als NNN-gebied. Het plangebied ligt op een bodem die bestaat uit kalkrijke (lichte) klei en hebben een drooglegging van een meter in de zomer tot anderhalve meter in de winter.

Na oplevering van deze natuurtoets in september 2021 is de scope voor de HOV uitgebreid met een noordelijke ontsluiting ten behoeve van de IJs- en Skeelerclub Lissebroek. Effecten van deze uitbreiding op beschermde natuurwaarden zijn getoetst in een separate rapportage die terug te vinden is in bijlage 3 van deze natuurtoets. De Noordelijke ontsluiting is ook onderdeel van de AERIUS-berekeningen in bijlage 4.



Figuur 2-1: Plangebied HOV.



Figuur 2-2. De woningen aan de Hillegommerdijk 52 - 56. Foto's: RHDHV, 2020.



Figuur 2-3. Het terrein en de oprit naar de skeeler- en ijsclub. Foto's: RHDHV, 2020.



Figuur 2-4. Het terrein en de oprit van perceel Hillegommerdijk 48. Foto's: RHDHV, 2020.



Figuur 2-5. Het akkerland ten oosten van Hillegommerdijk 48. Foto: RHDHV, 2020.



Figuur 2-6. Sfeerimpressie van het NNN-gebied Haarlemmermeer, daar waar het trace is voorzien. Foto's: RHDHV, 2020.



Figuur 2-7. Doorkijk naar het agrarisch perceel met links de N207 (oostelijke deel van het trace). Foto's: RHDHV, 2020.

2.2 Voorgenomen ontwikkelingen en planning

Voor de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol wordt een nieuwe brug en busbaan aangelegd tussen Lisserbroek en de Leimuiderweg (N207). Het tracé bestaat uit drie delen:

1. OV-brug en tracé naar geplande woningbouw;
2. Tracé Lisserweg;
3. Het vervolgtracé tot en met P+R Getsewoud.

Zie de ligging van het projectgebied in Figuur 2-1.

OV-Brug en tracé naar Lisserweg

Er wordt een brug gerealiseerd over de ringvaart ter hoogte van de Sportlaan (westelijk) en de Hillegommerdijk 52 en 53 (oostelijk) in Lisserbroek. Deze brug dient specifiek de HOV busbaan. Daarnaast zal de brug ook worden ingericht met een (brom) fietspad. Het OV-tracé zal vanaf de brug doorgetrokken worden over de Hillegommerdijk richting: het tracé Lisserweg.

Tracé Lisserweg

Dit tracé loopt vanaf de Hillegommerdijk door het gebied waar woningbouw is gepland. Dit woningbouwproject is bekend onder de naam 'Lisserbroek-Noord'. De gemeente Haarlemmermeer en BPD Ontwikkeling werken gezamenlijk aan de ontwikkeling van Lisserbroek-Noord. Lisserbroek-Noord is een nieuw woongebied ten noorden van de bestaande kern van Lisserbroek met maximaal 1.750 woningen. Momenteel werken de partijen aan een gebiedsenveloppe voor Lisserbroek-Noord met daarin de plannen voor de ontwikkeling van het gebied. Onderdeel van dat plan is de verkeerskundige ontsluiting van het gebied. De wens van de betrokken partijen is dat het gebied ontsloten wordt via de weg, via een doorgaande fietsroute en dat het gebied aangesloten wordt op de HOV-verbinding.

Vervolgtracé richting P&R Getsewoud

Na het tracé door Lisserbroek-Noord wordt de aanleg van de HOV vervolgd naar P&R Getsewoud, waar reeds busvoorzieningen aanwezig zijn.

Planning

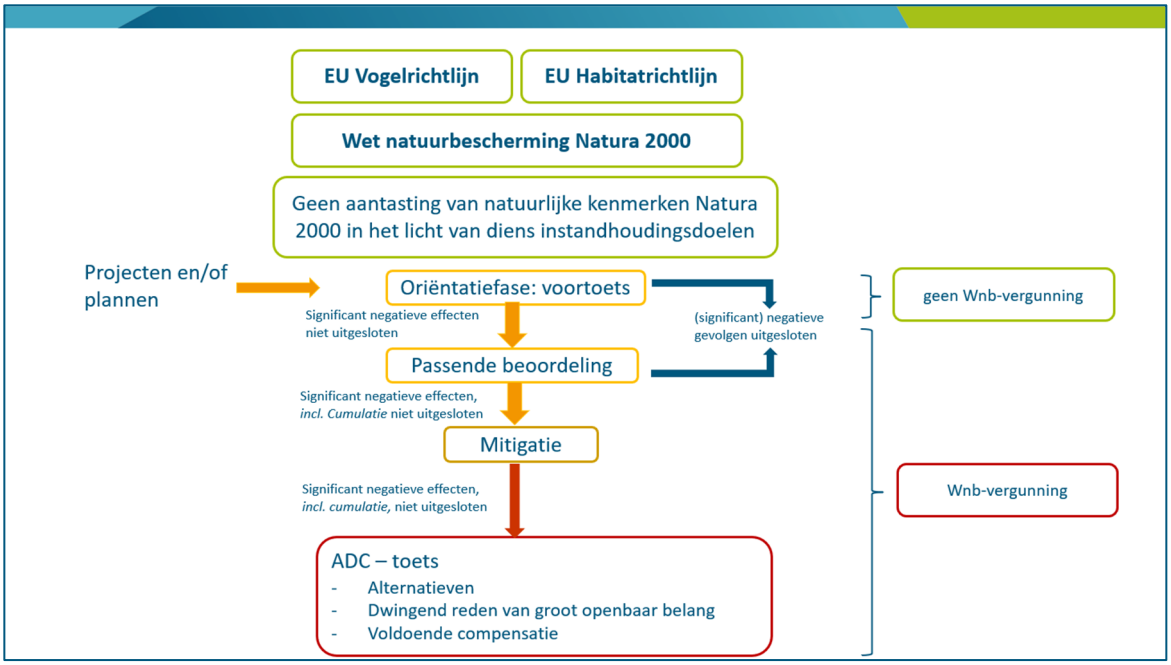
Op dit moment wordt er gewerkt aan het voorlopig ontwerp (VO) van de brug en het HOV-tracé. Vervolgens wordt er in het najaar van 2021 gestart met het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) om de HOV planologisch mogelijk te maken. Het definitieve concept ontwerp PIP zal eind oktober 2021 gereed zijn en worden overgedragen aan de Provincie Noord-Holland. De Provincie zal vanaf de oplevering van het concept ontwerp PIP zorgdragen voor de behandeling en vaststelling van de PIP.

3 Natura 2000-gebieden

3.1 Juridisch kader

Natura 2000 is een samenhangend Europees netwerk van beschermde natuurgebieden bestaande uit Vogel- en Habitatrichtlijngebieden (respectievelijk richtlijn 79/409/EEG en 92/43/EEG). Dit netwerk vormt de hoeksteen van het Europese beleid voor behoud en herstel van biodiversiteit. Een Natura 2000-gebied en bijbehorende instandhoudingsdoelen worden vastgesteld door middel van een aanwijzingsbesluit, welke in tijd en ruimte worden uitgewerkt in een beheerplan. Samen vormen zij de juridische basis voor de Nederlandse gebiedsbescherming, waarbij de instandhoudingsdoelstellingen het gebied-specifieke toetsingskader vormen.

De bescherming van Natura 2000-gebieden is in hoofdstuk 2 van de Wet natuurbescherming geregeld. Projecten die - gelet op de instandhoudingsdoelstellingen - afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied, mogen niet plaatsvinden zonder vergunning. Een voortoets in de oriëntatiefase kan uitsluitsel geven of het project geen (significant) negatieve gevolgen heeft - en derhalve geen vergunning is benodigd op grond van artikel 2.7 Wnb. Voor de vergunning van een project met significant effect, dient een Passende Beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied - rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen - te worden gemaakt (conform de artikelen 2.7, 2.8 en 2.9 van de Wet natuurbescherming).



Figuur 3-1. Schematische weergaven toetsing van project aan Natura 2000-doelen

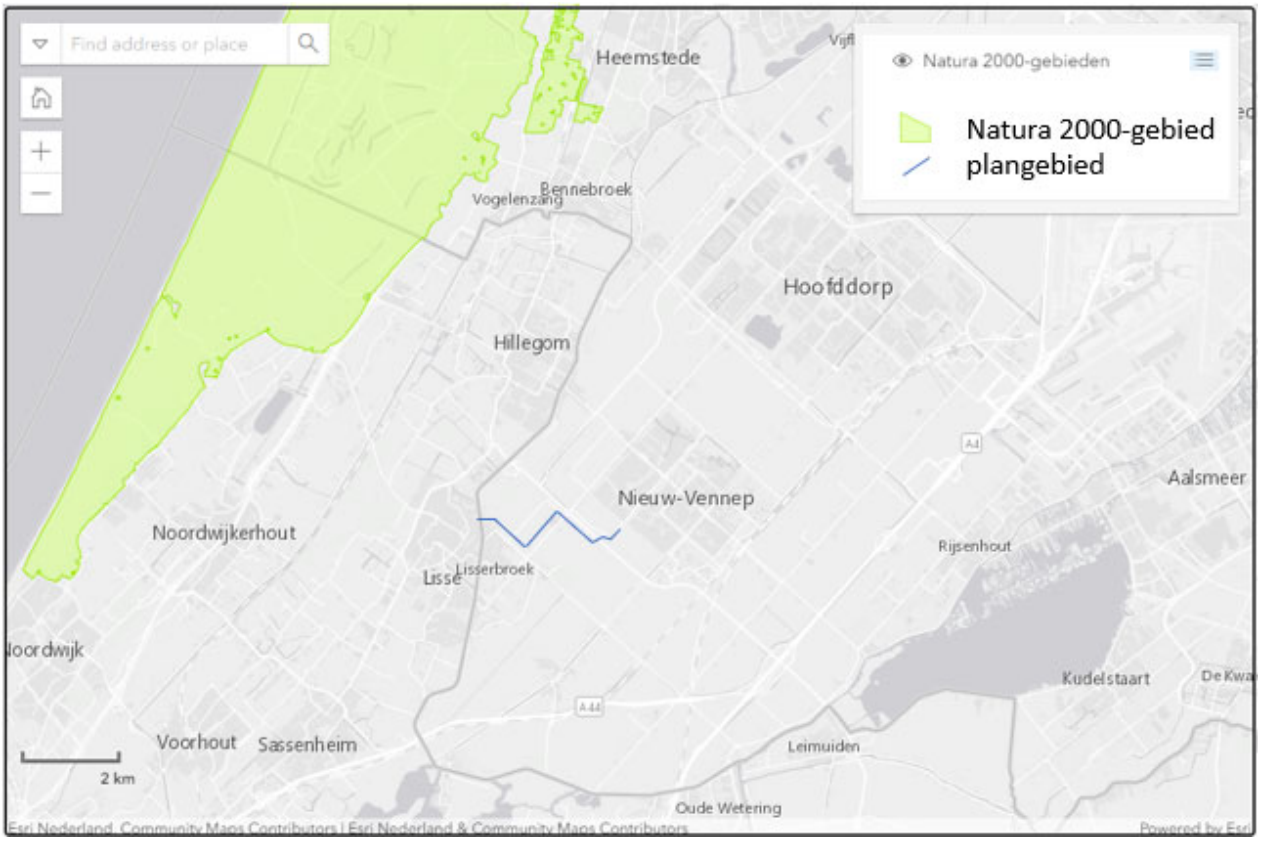
Als uit de passende beoordeling blijkt dat sprake is van significante gevolgen, dient eerst gekeken te worden of er mitigerende maatregelen mogelijk zijn om deze effecten op te heffen of te verzachten. Zijn mitigerende maatregelen niet mogelijk of niet afdoende om aantasting van de natuurlijke kenmerken te voorkomen, dan volgt de ADC-toets. Hierbij wordt bepaald of er geen alternatieve oplossingen zijn met geen of minder aantasting van N2000-gebieden, of er dwingende redenen van groot openbaar belang gemoeid zijn met het project en of compensatie mogelijk is om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn)

Ten tijde van oplevering van deze natuurtoets in september 2021 voorzag de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) in een partiële vrijstelling voor de vergunningsplicht indien er als gevolg van bouwactiviteiten sprake was van stikstofdepositie. Van 1 juli 2021 tot 2 november 2022 diende er daarom geen stikstofberekening meer plaats te vinden voor bouwactiviteiten, die in de aanlegfase van een plan noodzakelijk zijn, noch hoefde er een vergunning te worden aangevraagd. Echter is na uitspraak van de rechter op 2 november 2022 (Raad van State) is deze partiële vrijstelling komen te vervallen. Voor de aanlegwerkzaamheden dient dan ook een AERIUS-berekening uitgevoerd te worden. Indien uit deze berekening blijkt dat de toename van stikstof meer is dan 0,00 N mol/ha/j, zijn vervolgstappen zoals een aanvullende ecologische beoordeling, extern salderen of het treffen van andere mitigerende maatregelen of het aanvragen van een vergunning mogelijk noodzakelijk in het kader van de Gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming. De beoordeling in paragraaf 3.3. is op 08-06-2023 aangepast naar de huidige wet en regelgeving rondom stikstof en de effecten van de noordelijke ontsluiting.

3.2 Ligging ten opzichte van Natura 2000-gebieden

Het plangebied en de directe omgeving maken geen deel uit van een Natura 2000-gebied (Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2020). In de onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden weergegeven (Figuur 3-2). Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied ‘Kennemerland-Zuid ligt hemelsbreed op ruim 4 kilometer afstand van het plangebied.



Figuur 3-2. Ligging van het plangebied (blauwe lijn ten opzichte van Natura 2000-gebieden (groen). Kaart: Natura 2000 (2021) bewerkt door RHDHV, 2021.

3.3 Optredende storingsfactoren

De Effectenindicator zoals aangereikt door het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, 2020) geeft een negentiental mogelijke effecten, de zogenoemde storingsfactoren, waarmee in ieder geval rekening moet worden gehouden ten aanzien van in Natura 2000-gebieden beschermde waarden. Deze storingsfactoren vormen dan ook de basis (leidraad) voor voorliggende beoordeling.

3.4 Effectbeoordeling Natura 2000-gebieden

De afstand van de Natura 2000-gebieden en hun waarden tot het plangebied is dusdanig groot dat voor de meeste storingsfactoren op voorhand kan worden uitgesloten dat deze zullen optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit. Storingsfactoren zoals geluid, licht, optische effecten en trillingen zijn als gevolg van tussenliggend landgebruik als snelwegen en woonkernen, in combinatie met de afstand tussen het plangebied en het Natura 2000-gebied, ter plaatse van geen enkel Natura 2000-gebied nog waarneembaar. Bovendien grijpt de voorgenomen activiteit niet in op het regionale grondwater of watersystemen waar enig Natura 2000-gebied onderdeel van is. Negatieve effecten op de voor het Natura 2000-gebieden geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen, anders dan stikstofdepositie, zijn daarom op voorhand uitgesloten.

De enige storingsfactor waarvan op voorhand niet duidelijk is of deze relevant is, is verzuring en vermesting door N-depositie (stikstofdepositie) uit de lucht. En Kennemerland-Zuid heeft stikstofgevoelige habitattypen. Negatieve effecten op Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie zijn daarom niet op voorhand uit te sluiten.

Effectbeoordeling stikstof[1]
Uit de AERIUS-berekeningen uitgevoerd voor het project, volgt dat er (zonder aanvullende maatregelen) sprake is van een verhoogde depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden als gevolg van de aanlegfase van de busbaan (maximaal 0,04 mol/ha/j). Om zorg te dragen dat tijdens de aanlegfase geen tijdelijke toename plaatsvindt (maximaal 0,00 mol/ha/j) is voor een deel van de werktuigen vastgelegd dat deze elektrisch aangedreven of op een andere manier uitstootvrij dienen te zijn.
Voor de gebruiksfase geldt dat er geen sprake is van een verhoogde depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden.
De berekeningen en uitgangspunten hiervoor zijn terug te vinden in Bijlage 4 van deze natuurtoets.

[1] *Deze beoordeling is aangepast op 08-06-2023 naar de huidige wet en regelgeving rondom stikstof.*

4 Beschermde soorten

4.1 Juridisch kader

De Wnb kent drie algemene beschermingsregimes waarin de voorschriften van de Vogelrichtlijn (Publicatieblad van de Europese Unie, 2010), Habitatrichtlijn (Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, 1992) en twee verdragen (Bern en Bonn) zijn geïmplementeerd en waarin aanvullende voorschriften zijn gesteld voor de dier- en plantensoorten die niet onder die specifieke voorschriften vallen, maar wel bescherming nodig hebben. Het gaat om de volgende beschermingsregimes:

- *Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn (paragraaf 3.1 van de Wnb)*
  Dit zijn alle van nature in Nederland in het wild levende vogels (zoals bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn).
- *Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn (paragraaf 3.2 van de Wnb)*
  Dit zijn soorten die genoemd zijn in Bijlage IV bij de Habitatrichtlijn, Bijlage I of II bij het Verdrag van Bern en Bijlage II bij het Verdrag van Bonn.
- *Beschermingsregime andere soorten (paragraaf 3.3 van de Wnb)*
  Dit zijn soorten die genoemd zijn in Bijlage A en B van de Wnb. Het gaat hier om de bescherming van zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten van nature voorkomend in Nederland.

Verbodsbepalingen
Elk van de beschermingsregimes kent zijn eigen verbodsbepalingen en vereisten voor vrijstelling of ontheffing van deze verboden. De verbodsbepalingen in de paragrafen 3.1 en 3.2 (van de Wnb) zijn een-op-een overgenomen uit de genoemde richtlijnen (zie Tabel 2-1) en verdragen en zijn uitsluitend van toepassing op de in deze richtlijnen en verdragen genoemde soorten.

Tabel 2-1: overzicht van de verbodsbepalingen van Wet natuurbescherming, onderdeel Soortenbescherming.

Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn § 3.1	Beschermingsregime soorten Habitatrichtlijn § 3.2	Beschermingsregime andere soorten § 3.3
Artikel 3.1 lid 1 Het is verboden in het wild levende vogels opzettelijk te doden of te vangen.	**Artikel 3.5 lid 1** Het is verboden soorten in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen.	**Artikel 3.10 lid 1a** Het is verboden soorten opzettelijk te doden of te vangen.
Artikel 3.1 lid 2 Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen.	**Artikel 3.5 lid 2** Het is verboden dieren opzettelijk te verstoren.	**Artikel 3.10 lid 1b** Het is verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen.
Artikel 3.1 lid 3 Het is verboden eieren te rapen en deze onder zich te hebben.	**Artikel 3.5 lid 3** Het is verboden eieren van dieren in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen.	
Artikel 3.1 lid 4 Het is verboden vogels opzettelijk te storen.	**Artikel 3.5 lid 4** Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen	**Artikel 3.10 lid 1c** Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.
Artikel 3.1 lid 5 Opzettelijk storen is niet verboden indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort.	**Artikel 3.5 lid 5** Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen.	

De bepalingen in paragraaf 3.3 zien toe op de ‘nationale’ andere soorten die zijn genoemd in de bijlagen A en B bij de Wnb. Hiervoor geldt een kleiner aantal verbodsbepalingen. Bij de toetsing aan het soortbeschermingsdeel van de Wnb wordt bepaald of beschermde plant- en diersoorten kunnen voorkomen in het onderzoeksgebied en of de functionaliteit van het leefgebied van deze soorten aangetast wordt als gevolg van het project, waardoor de gunstige staat van instandhouding in gevaar komt.

Ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheden
In beginsel moet met voorzorgsmaatregelen ervoor worden gezorgd dat de functionaliteit van het leefgebied niet wordt aangetast en soorten niet worden verwond of gedood. Lukt dat niet en worden dus verbodsbepalingen overtreden, dan moeten mitigerende maatregelen genomen worden en is een ontheffing nodig. Het beschermingsregime van de soort bepaalt de mogelijkheid tot het verkrijgen van een ontheffing.

Artikelen 3.3, 3.8 en 3.10 van de Wnb bevatten de ontheffings- en vrijstellingsmogelijkheden van de genoemde verboden per beschermingsregime. Voor soorten van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn kan alleen vrijstelling worden verleend op basis van de in deze richtlijnen genoemde belangen (bijvoorbeeld openbare veiligheid of dwingende reden van groot openbaar belang). Onder de Wnb geldt voor deze soorten een ontheffingsplicht, behalve als het bevoegd gezag door middel van een zogenoemde vrijstelling anders besluit[2]. Voor de ‘nationaal beschermde soorten’ van artikel 3.10 kunnen provincies en het ministerie van LNV een algemene vrijstelling van de ontheffingsplicht vaststellen middels een verordening. De provincie is het bevoegd gezag voor het al dan niet verlenen van vergunningen en ontheffingen in het kader van de Wnb. Alleen bij ruimtelijke ingrepen waarmee grote nationale belangen zijn gemoeid, is het rijk in de vorm van de minister van LNV bevoegd gezag (Staatsblad, 2016). Het bevoegd gezag voor dit project is de provincie Noord-Holland.

Voor sommige soorten geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen bij ruimtelijke ingrepen op basis van Provinciale Staten vastgestelde provinciale verordeningen. De vrijgestelde soorten in Noord-Holland zijn in Tabel 2-2 weergegeven. In specifieke gevallen geldt een vrijstelling van ontheffingsplicht als ruimtelijke ontwikkelingen uitgevoerd worden volgens een goedgekeurde gedragscode. De algemene zorgplicht uit artikel 1.11 blijft wel te allen tijde van toepassing.

Tabel 2-2: overzicht van de soorten met een algemene vrijstelling voor ruimtelijke ingrepen in Provincie Noord-Holland.

Grondgebonden zoogdiersoorten			**Amfibieën**
Aardmuis	Gewone bosspitsmuis	Ree	Bruine kikker
Bosmuis	Haas	Rosse woelmuis	Gewone pad
Dwergmuis	Huisspitsmuis	Tweekleurige bosspitsmuis	Kleine watersalamander
Dwergspitsmuis	Konijn	Veldmuis	Meerkikker
Egel	Ondergrondse woelmuis	Vos	Bastaardkikker (middelste groene kikker)
		Woelrat	

Algemene zorgplicht
Voor alle in het wild levende planten en dieren (dus ook voor soorten die niet zijn opgenomen in de Wnb) geldt de algemene zorgplicht conform Wnb artikel 1.11. Deze plicht houdt in dat iedereen ‘voldoende zorg’ in acht moet nemen voor alle in het wild levende planten en dieren en hun leefomgeving. Veelal komt de zorgplicht erop neer dat tijdens werkzaamheden negatieve effecten op planten en dieren zoveel mogelijk worden voorkomen, en dat bij de inrichting aandacht wordt besteed aan de realisatie van geschikt habitat voor plant en dier. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als ontheffing of vrijstelling is verleend. De zorgplicht betekent niet

[2] *Met uitzondering van een aantal in artikel 1.3 van de Wnb genoemde projecten (van nationaal belang).*

dat geen effecten mogen optreden, maar wel dat dit, indien noodzakelijk, op zodanige wijze gebeurt dat de verstoring en eventueel lijden zo beperkt mogelijk is.

Voorzorgs- en mitigerende maatregelen
Indien door voorzorgsmaatregelen de negatieve effecten volledig kunnen worden opgeheven, waardoor overtreding van de verbodsbepalingen voorkomen kan worden, is het aanvragen van een ontheffing niet nodig. Het gaat erom dat de voorzorgsmaatregel zorgt dat de functionaliteit van voortplantings- en/of vaste rust- en verblijfplaatsen van de aanwezige beschermde soort blijft behouden en de betreffende soort niet gedood, verwond of verstoord wordt. Voorzorgsmaatregelen worden als randvoorwaarde meegegeven aan de aannemer. Indien dit niet wenselijk of mogelijk is, dan dienen mitigerende maatregelen genomen te worden om de optredende effecten te verzachten. Wanneer er sprake is van het overtreden van één of meerdere verbodsbepalingen, moet een ontheffing worden aangevraagd.

Opzettelijkheid
In de Wnb is voor veel verbodsbepalingen de term opzettelijk van toepassing. Niet-opzettelijke handelingen waarbij verbodsbepalingen overtreden worden zijn niet verboden. Daarbij is van belang dat het Europese Hof van Justitie in zijn jurisprudentie heeft bepaald dat onder opzet ook voorwaardelijke opzet moet worden begrepen: "Daarvan is sprake als iemand een handeling verricht en daarbij bewust de aanmerkelijke kans aanvaardt dat zijn gedragingen schadelijke gevolgen hebben voor een dier of plant".

Wezenlijke invloed
Met de term 'wezenlijke invloed' wordt gedoeld op een wezenlijk negatieve invloed op een soort of populatie. Om te bepalen of sprake is van een wezenlijk (negatieve) invloed dienen de effecten van de activiteiten of werkzaamheden op de populatie te worden onderzocht. Of hiervan sprake is hangt af van de lokale, regionale, landelijke en Europese stand van de soort. Er is geen sprake van een wezenlijke invloed wanneer de populatie de mogelijke negatieve effecten van de activiteiten of werkzaamheden zélf op een zodanige wijze (bijvoorbeeld doordat voldoende uitwijkmogelijkheden zijn naar een volwaardig leefgebied elders) teniet kan doen dat er geen invloed is op de huidige staat van instandhouding van de soort. Verder is van belang of het effect van tijdelijke of permanente aard is.

4.2 Werkwijze

Er zijn verspreidingsgegevens van beschermde soorten opgevraagd uit de Nationale Databank Flora en Fauna (hierna: NDFF) voor het plangebied en de nabije omgeving (grofweg een straal van één kilometer rondom het plangebied) van de afgelopen 10 jaar (NDFF, 2020).

Op 2 december 2020 is het plangebied bezocht door ondergetekende ter zake deskundige ecoloog van Royal HaskoningDHV (T. van Vreeswijk). Het was tijdens de inspectie gedeeltelijk bewolkt, 9 graden; daarbij stond een matige wind (windkracht 4 Beaufort) uit zuidelijke richting.

Er is daarnaast gesproken met meerdere personen die kennis hebben over het plangebied en de omgeving:
- op 2 december 2020 is tijdens het veldbezoek gesproken met de bewoners van Hillegommerdijk 48 en 49 en de beheerder van de ijs- en skeelerclub;
- op 17 januari 2021 is contact geweest met de vogelwerkgroep van Zuid-Kennemerland (C. Brunner);
- op 18 februari 2021 is telefonisch contact geweest met de heer K. van den Berg (boswachter bij Staatsbosbeheer);
- op 17 februari 2021 is telefonisch contact geweest met de heer T. van Spanje (voorheen werkzaam bij Staatsbosbeheer);
- op 8 maart 2021 is telefonisch contact geweest met de heer L. Buurma, een zeer ervaren ornitholoog uit Lisserbroek, waarmee via de vogelwerkgroep van Zuid-Kennemerland contact is gelegd.

In onderhavig rapport is bepaald wat de mogelijke effecten van voorgenomen ingreep zijn op de mogelijk voorkomende beschermde soorten. Vervolgens is bepaald of de voorgenomen ingreep kan leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb. Wanneer er voorzorgsmaatregelen genomen kunnen worden om deze negatieve effecten en daarmee een overtreding van verbodsbepalingen te voorkomen, worden deze omschreven. Er wordt tevens aangegeven of, en zo ja, voor welke soorten, nader soortgericht onderzoek nodig is om de aanwezigheid van beschermde soorten vast te stellen of uit te sluiten. Tot slot wordt aangegeven of het aanvragen van een ontheffing of vergunning in het kader van de Wnb noodzakelijk is en zo ja voor welke soorten en verbodsartikelen dit van toepassing is.

4.3 Aanwezigheid beschermde soorten, effectbeoordeling en benodigde vervolgstappen.

4.3.1 Vaatplanten

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in de omgeving van het plangebied geen waarnemingen bekend zijn beschermde vaatplanten. Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde vaatplanten waargenomen. Dit is logisch, omdat het buiten de bloeiperiode van beschermde vaatplanten plaatsvond. Het plangebied bestaat echter uit voormalig intensief beheerd akkerland, wegbermen, parkachtige bospercelen en de achtertuinen van enkele bewoners van Lisserbroek. De meeste beschermde plantensoorten hebben meer basische groeiplaatsen op minerale grond die typerend is voor akkerkruiden en pioniervegetaties van overwegend kalkhoudende gronden. Anderzijds zijn er nog een beperkt aantal soorten van natte, zeer schrale, zwak zure omstandigheden opgenomen in de lijst van beschermde planten. Dergelijk biotoop ontbreekt in het plangebied. Hierdoor kunnen beschermde vaatplanten worden uitgesloten binnen het plangebied.

Overige bijzondere soorten
Overige bijzondere, maar niet wettelijk beschermde, soorten die in de omgeving zijn waargenomen, zijn in onderstaande tabel weergegeven. De dichtstbijzijnde waarnemingen betreffen kleverige reigersbek en waterscheerling. Kleverige reigersbek is waargenomen op het bermtalud langs de N207, zo'n 500 meter ten westen van de beoogde aansluiting op de Getsewoudweg. Kleverige reigersbek is op landelijke schaal zeldzaam, maar aan de kust is de soort algemeen. De binnenlandse waarnemingen betreffen meestal adventief vondsten op plaatsen waar kalkrijk zand is aangevoerd, wat hier ook het geval is. Waterscheerling is waargenomen langs de ringvaart, zo'n 300 meter ten zuiden van de beoogde HOV brug. Waterscheerling is een forse moerasplant die groeit op venige, zuurstofarme, bodems, in zoete tot zeer zwak brakke, vrij voedselrijke milieus. Ze is een waardplant voor de koninginnenpage en komt vrij algemeen voor in laagveengebieden langs voedselrijke oevers. Het is mogelijk dat voorgenoemde soorten ook groeiplaatsen hebben op de locatie langs de ringvaart waar de brug is voorzien en langs de N207 ter hoogte van de aansluiting met op de Getsewoudweg.

Tabel 4-1. De bijzondere soorten met een Rode Lijst Status die in de omgeving van het plangebied zijn waargenomen. Bron: NDFF.

Soort naam	Rode Lijst Status	Soort naam	Rode Lijst Status
Akkerandoorn	Kwetsbaar	Kleverige reigersbek	Bedreigd
Bolderik	Kwetsbaar	Schijnraket	Kwetsbaar
Franse silene	Bedreigd	Stengelloze sleutelbloem	Kwetsbaar
Kamgras	Gevoelig	Waterscheerling	Kwetsbaar
Kleine ratelaar	Gevoelig	Wilde kievitsbloem	Bedreigd

4.3.1.1 Effectbeoordeling

In het plangebied komen geen beschermde vaatplanten voor. Het overtreden van een verbodsbepaling uit de Wnb ten aanzien van vaatplanten kan daarom worden uitgesloten. Wel komen mogelijk bijzondere soorten van de Rode lijst voor. Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden.

4.3.1.2 Nader onderzoek en vervolg

Er wordt geadviseerd in het bloeiseizoen in kaart te brengen welke planten er groeien op de plek langs de ringvaart waar de brug is voorzien en langs de N207 ter hoogte van de aansluiting met op de Getsewoudweg. Indien er bijzondere soorten worden aangetroffen, zou kunnen worden overwogen om deze exemplaren uit te steken en te verplaatsen. Dit moet in overleg met en onder begeleiding van een ecologisch deskundige.

4.3.2 Grondgebonden zoogdieren

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van wezel en bunzing. Het plangebied ligt in of op de grens van het bekende verspreidingsgebied van de hermelijn, Noordse woelmuis en waterspitsmuis. Tijdens het veldbezoek zijn geen (sporen van) beschermde grondgebonden zoogdieren waargenomen.

Voor de meer algemeen voorkomende zoogdieren waaronder aardmuis, bosmuis, veldmuis, ree en vos geldt dat ze beschermd zijn onder de Wnb, maar dat ze door de provincie zijn vrijgesteld van verbodsbepalingen bij ruimtelijke ingrepen. Wel geldt voor deze soorten de algemene zorgplicht. Hiervoor worden in paragraaf 4.4 maatregelen omschreven die bij de uitvoer van de werkzaamheden dienen te worden nageleefd om negatieve effecten op deze soorten zoveel mogelijk te beperken. Deze soorten worden verder niet individueel behandeld in deze natuurtoets. De aanwezigheid van andere beschermde grondgebonden zoogdiersoorten is op basis van hun verspreidingsgegevens uitgesloten.

Noordse woelmuis en waterspitsmuis
Het plangebied biedt geen geschikt leefgebied voor de waterspitsmuis en Noordse woelmuis. Deze muizensoorten leven langs watergangen met specifieke omstandigheden, waaronder een goed ontwikkelde watervegetatie en ruig begroeide, kruidenrijke oevers. Dergelijk biotoop ontbreekt binnen het plangebied. De aanwezigheid van deze muizensoorten is uitgesloten.

Steenmarter, wezel, hermelijn, bunzing
Het plangebied biedt zeer geschikt leefgebied voor de wezel in de vorm van open en droog natuur- en cultuurlandschap. De wezel vermijdt natte gebieden. De hermelijn lijkt daarentegen een voorkeur te hebben voor de wat vochtigere terreinen, waardoor het plangebied – met een drooglegging van een meter in de zomer tot anderhalve meter in de winter – voor de hermelijn iets minder geschikt biotoop biedt. De oever van de Hillegommerdijk is daarentegen wel voor een hermelijn.

Het plangebied biedt ook voor de bunzing en steenmarter een variatie aan bodemgebruiksvormen (bossen, akkerland, landelijke bebouwing en tuinen) en bijhorende lineaire structuren (oeverbegroeiingen, bos- en akkerranden en taluds). De aanwezigheid van leefgebied van de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn is daarom aannemelijk. Op de percelen langs de Hillegommerdijk en op de bospercelen in het NNN-gebied zijn mogelijk verblijfplaatsen aanwezig. Bij de boswachter van Staatsbosbeheer (de heer K. van den Berg) is het bekend dat in het NNN-gebied op wildcamera's wezel en steenmarter zijn waargenomen. In het NDFF zijn, in het gebied waar het tracé is voorzien, met behulp van vaste wildcamera's waarnemingen bekend van de wezel. Op de Hillegommerdijk 48 liggen in de achtertuin takkenrillen (Figuur 4-1). Daarnaast hebben het akkerland, de strook langs de N207 potentie en de oever van de Hillegommerdijk potentie als jachtgebied.



Figuur 4-1. De takkenrillen op het terrein van Hillegommerdijk 48. Foto: RHDHV, 2021.

4.3.2.1 Effectbeoordeling

Wanneer er leefgebied aanwezig is, kan de herinrichting van het plangebied ten behoeve van de busbaan leiden tot vernietiging van in dit leefgebied aanwezige verblijfplaatsen en is er kans op het doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.10, lid 1a en 1b, van de Wnb. Ook kan de aanleg van de busbaan leiden tot toename van aanrijdingsslachtoffers in de nieuwe situatie. Met name ter hoogte van de Hillegommerdijk, onder andere ter hoogte van de nieuw te plaatsen brug en langs het NNN, waar de busbaan langs de bosranden en tuinpercelen loopt. Een stelselmatig doodrijden van individuen kan een negatief effect hebben op de gunstige staat van instandhouding, die voor deze soorten al in huidige situatie niet gunstig is (of onbekend). Dit is een overtreding van artikel 3.10, lid 1b van de Wnb.

4.3.2.2 Vervolg

De aanwezigheid van leefgebied van de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn is zeer aannemelijk. Waarnemingen uit de NDFF bevestigen dit. Er wordt daarom aangenomen dat deze diersoorten in het gebied voorkomen. Nader onderzoek is niet nodig. Er een ontheffing op de Wnb nodig om de voorgenomen ontwikkeling te kunnen uitvoeren. Er dient daarvoor een alternatief leefgebied te worden aangeboden en maatregelen te worden genomen om het doden van individuen te voorkomen, zodat de (gunstige) staat van instandhouding kan worden geborgd. Verkeersslachtoffers kunnen worden voorkomen door ter hoogte van de Hillegommerdijk, onder de brug door en langs het NNN, waar de busbaan langs de bosranden en tuinpercelen loopt, faunapassages te plaatsen met een goede geleiding er naartoe te regelen (bv met faunarasters).

4.3.3 Vleermuizen

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten beschermde vleermuizen. Het gaat om gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige

dwergvleermuis en watervleermuis. De overige vleermuissoorten die in Nederland voorkomen, komen niet in dit deel van Nederland voor en kunnen op basis van hun verspreidingsgegevens worden uitgesloten. Tijdens het veldbezoek zijn geen (sporen van) vleermuizen waargenomen.

Migratie- en vliegroute
De ringvaart en de N207 zijn onderdeel van de ecologische verbinding 'Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving' van het NNN. Die verbindt een aantal grote, waterrijke natuurgebieden in Zuid-West Rijnland en de Amstel, Gooi en Vechtstreek, waaronder de Westeinderplassen, Kagerplassen, Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede. Voor vleermuizen, zoals de meervleermuis en watervleermuis, is de ringvaart van belang als foerageergebied en vliegroute.
Op het talud langs de N207 is ter hoogte van de aansluiting op de Getsewoudweg geen hogere struikvegetatie aanwezig. Voor vleermuizen heeft dit deel van de ecologische verbinding daarom geen potentie als essentiële migratie- en vliegroute.

Verblijfplaatsen
Van bovengenoemde vleermuissoorten komen in stedelijke omgeving voornamelijk de gewone dwergvleermuis, en daarnaast ook ruige dwergvleermuis en laatvlieger voor. De laatste soort wordt doorgaans in de randen van bebouwde gebieden en in open gebieden gevonden. Ook kunnen minder algemene soorten als gewone grootoorvleermuis, rosse vleermuis, watervleermuis en meervleermuis in stedelijke omgeving voorkomen, afhankelijk van de aanwezigheid van geschikte verblijfplaatsen en/of brede wateren.

Van deze soorten hebben de rosse vleermuis, gewone grootoorvleermuis en ruige dwergvleermuis verblijfplaatsen in bomen. In de paarperiode wordt door ruige dwergvleermuis ook gebruikt gemaakt van gebouwen. De laatvlieger en gewone dwergvleermuis hebben hun verblijfplaats in gebouwen. De gewone dwergvleermuis wordt daarnaast in de paarperiode ook in bomen aangetroffen. De gewone grootoorvleermuis en watervleermuizen maken zowel van (ondergrondse) gebouwen als bomen gebruik. Er wordt onderscheid gemaakt in typen verblijfplaatsen. Er zijn bijvoorbeeld kraamverblijven, paarverblijven en winterverblijven; deze zijn de belangrijkste voor de levenscyclus en populaties van vleermuizen.

Box 4-1. De woningen van Hillegommerdijk 52 - 56
Binnen het plangebied liggen twee woningen. Deze woningen moeten waarschijnlijk wijken voor het plan en daarom (deels) gesloopt worden. De woning aan de Hillegommerdijk 55/56 is een lage woning met één verdieping. Het dak heeft een dakrand met overstek die aan de zijkant en achterkant van de woning aan de onderzijde open is (Figuur 4-2). Het dakbeschot rust direct op de muur en de dakbalken lopen door tot buiten de muur. Bovenaan, tegen het dakbeschot aan, zijn open stootvoegen aanwezig. Deze open stootvoegen geven toegang tot de spouwmuur erachter. Aan de voorzijde van de woning wordt het hemelwater aan beide zijden van de dakgoot via een regenpijp weggevoerd. Ook hier zijn openingen aanwezig die mogelijk via de boeidelen toegang geven tot het dak.

De woning aan de Hillegommerdijk 52 is wat hoger, met twee verdiepingen en een souterrain aan de achterzijde. Aan de kopse kant van de woning lopen de gordingen door tot buiten de muur. Hier zijn bovenaan, tegen het dakbeschot aan, openingen aanwezig die toegang geven tot het dak en mogelijk de spouwmuur (Figuur 4-3). Verder zitten er onder het woonkamerraam ventilatievoegen die in open verbinding staan met de spouw.



Figuur 4-2. De zuid- en oostzijde van Hillegommerdijk 55, met de dakrand met overstek en stootvoegen die de vleermuizen toegang geven tot de spouw. Foto's: RHDHV, 2020.



Figuur 4-3. De west- en zuidzijde van Hillegommerdijk 52, met de opening net boven de gording stootvoegen die de vleermuizen toegang geven tot de spouw en het dak. Foto's: RHDHV, 2020.

Beide woningen hebben openingen die toegang geven tot bepaalde structuren van de woning die vleermuizen als verblijfplaats kunnen gebruiken (zoals spouw en dak). De woningen zijn in potentie geschikt als:

1. zomer-, kraam- paar- en winterverblijfplaats voor de gewone dwergvleermuis. Gebouwen worden door gewone dwergvleermuizen ook als winterverblijf gebruikt, waarbij vergelijkbare plaatsen als in de zomer benut worden. Bij vorst zoeken ze vaak verwarmde gebouwen op. Daar verzamelen groepen dieren zich dan bij zogenaamde massawinterverblijfplaatsen (Vleermuiswerkgroep Nederland, 2021). Massawinterverblijfplaatsen worden vaak gevonden in wat grotere, hogere gebouwen, zoals flat- of kantoorgebouwen. De woningen voldoen niet aan deze eisen. De aanwezigheid van een massawinterverblijfplaats is daarom uitgesloten.
2. zomer-, kraam- paar- en winterverblijfplaats voor de laatvlieger.
3. zomer-, kraam- en paarverblijfplaats voor meervleermuis. Voor zover bekend is, overwinteren meervleermuizen in Nederland in mergelgroeven, bunkers, forten, vestingwerken, oude steenfabrieken en kelders (Vleermuiswerkgroep Nederland, 2021). De aanwezigheid van winterverblijfplaats is daarom uitgesloten.
4. paarverblijfplaatsen van ruige dwergvleermuis (tijdens najaarsmigratie). Net als de meervleermuis, geldt ook voor de ruige dwergvleermuis dat de paarverblijfplaatsen over het algemeen langs trekroutes van zomerverblijven naar winterverblijven liggen, waarvoor vaak kanalen, beken, vaarten en brede sloten worden gebruikt. In de zomer verblijft de ruige dwergvleermuis in Nederland in spleten en gaten in bomen, achter loshangend schors en in kasten.
5. zomerverblijfplaats van de gewone grootoorvleermuis. De gewone grootoorvleermuis is sterk gebonden aan kleinschalig landschap en bosgebieden en is in de open polderlandschappen in West- en Noord-Nederland een zeldzaamheid. Aangezien de soort echter in de omgeving is waargenomen, is de aanwezigheid van zomerverblijfplaatsen niet op voorhand uit te sluiten.

Kraamkolonies zijn echter zeer zeldzaam en gezien de atypische locatie niet in dit gebouw te verwachten. Als winterverblijf worden vooral ondergrondse ruimten gebruikt, zoals grotten, kalksteengroeven, oude steenfabrieken, bunkers, forten, vestingwerken, ijskelders en (kasteel)kelders. De herfst en het voorjaar is de baltsperiode van de grootoorvleermuizen. Dan proberen de mannetjes luid roepend vrouwtjes te lokken, terwijl ze rondvliegen of aan bijvoorbeeld een boomstam hangen. In die tijd worden seksueel actieve mannetjes veelal in boomholtes, op zolders en in nest- en vleermuiskasten gevonden (Vleermuiswerkgroep Nederland, 2021). Winter- en paarverblijfplaatsen worden daarom niet verwacht.

De overige vleermuissoorten maken geen gebruik van gebouwen en de aanwezigheid van verblijfplaatsen van deze soorten in de woningen is daarom uitgesloten.

Houtopstanden

De houtopstand die men voornemens is te kappen op perceel van Hillegommerdijk 48 is gecontroleerd op spechtenholen, ingerotte knoesten en loszittend schors. In één boom is een scheur aangetroffen die zodanig diep is dat deze als zomer- of paarverblijfplaats zou kunnen dienen voor een of enkele individuen van de wat kleinere vleermuissoorten, zoals gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis en watervleermuis.



Figuur 4-4. De boom met scheur op perceel van Hillegommerdijk 48. Foto: RHDHV, 2021.

De scheur heeft geen potentie als kraamverblijfplaats, daar lijkt deze niet diep genoeg voor. De andere bomen op het perceel zijn gaaf en hebben geen potentiële verblijfplaatsen. Ook de houtopstand die men voornemens is te kappen in het NNN-gebied is gecontroleerd op spechtenholen, ingerotte knoesten en loszittend schors. Deze zijn niet aangetroffen. De aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen is hier uitgesloten.

Foerageergebied

In het plangebied is potentieel foerageergebied aanwezig, in de vorm van de aanwezige bomen(rijen), struweel, de ringvaart en de (oeverzones langs de) watergangen. Er zijn echter veel alternatieven in de omgeving, langs de Hillegommerdijk en in het NNN-gebied, waar de vleermuizen ook zouden kunnen foerageren. Essentieel foerageergebied in het plangebied is uitgesloten.

4.3.3.1 Effectbeoordeling

Wanneer er verblijfplaatsen aanwezig zijn, leidt de sloop van de woningen of de kap van de boom tot vernietiging van verblijfplaatsen en is er kans op het verstoren en doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb.

Bovendien geldt dat te plaatsen brug een barrière kan vormen voor vleermuizen die de vaart als vliegroute gebruiken. Om verkeersslachtoffers te voorkomen moeten bruggen minimaal 1,5 meter hoog en 4 meter breed zijn (Boonman 2011). Verder kan de inzet van kunstlicht bij de werkzaamheden en het gebruik van kunstverlichting op de brug leiden tot verstoring van de migratie- en vliegroute boven de ringvaart. De dieren worden daarmee gedwongen om een minder geschikte route om het verstoorde gebied heen te kiezen of om te keren en daarbij op zoek te moeten naar andere, wellicht suboptimaal foerageergebied en/of vliegroute. Er kan daarom niet worden uitgesloten dat tijdens de werkzaamheden en in de eindsituatie individuen worden verstoord en de functie van een mogelijk aanwezige essentiële migratie- en vliegroute tijdelijk en permanent wordt aangetast. Ook een indirect effect op het gebruik van verblijfplaatsen kan niet worden uitgesloten. Dit kan leiden tot een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb.

4.3.3.2 Nader onderzoek en vervolg

Nader onderzoek is nodig om te bepalen of de bomen en gebouwen een functie hebben als verblijfplaats voor vleermuizen. Het onderzoek dient zich te richten op de in voorgaande paragraaf genoemde functies en soorten. Indien verblijfplaatsen worden aangetroffen, is er een ontheffing op de Wnb nodig om de sloopwerkzaamheden te mogen uitvoeren. Er dient dan een alternatief leefgebied te worden aangeboden en maatregelen te worden genomen om het doden van individuen te voorkomen.

De functie van de migratie- en vliegroute boven de ringvaart is een gegeven, dit hoeft niet nog nader te worden onderzocht. In het vervolg op deze natuurtoets dient te worden onderzocht of effecten kunnen worden voorkomen door de brug voor vleermuizen geschikte afmetingen te geven (Boonman 2011) en verlichting boven de ringvaart te vermijden of te beperken (geen verlichting is het beste). Om een ontheffing te krijgen voor aantasting van de migratie- en vliegroute dient namelijk een alternatief te worden aangeboden, wat in deze situatie moeilijk te realiseren is.

4.3.4 Broedvogels

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten broedvogels met zowel jaarrond als niet-jaarrond beschermde nesten. Tijdens het veldbezoek zijn voornamelijk stadsvogels en vogels van bos en struweel waargenomen, waaronder halsbandparkiet, fazant, winterkoning, roodborst, merel, vink, koolmees, grote bonte specht, buizerd en torenvalk.

4.3.4.1 Vogels met jaarrond beschermde nesten

Gebouwen
Binnen het plangebied liggen twee woningen (zie Box 4-1). Beide woningen zijn gecontroleerd op hun potentie als nestlocatie voor gierzwaluw en huismus. Hoewel de openingen onder de dakrand van beide woningen aan de Hillegommerdijk potentie bieden als nestlocatie voor de huismus, is de huismus tijdens het veldbezoek niet gehoord en gezien. De huismus is zeer honkvast. Hij blijft het gehele jaar in de buurt van zijn eenmaal gekozen nest. Op basis van dit eenmalige veldbezoek kan het voorkomen van de huismus niet worden uitgesloten.

De openingen aan de kopse kant de woning aan de Hillegommerdijk 52 hebben potentie als nestlocatie voor gierzwaluw. Krijtstrepen zijn niet gevonden, maar dat is geen garantie dat de dieren er niet zitten. Voor de gierzwaluw is Hillegommerdijk 55/56 iets minder geschikt. De heg aan de zijkant staat erg dicht op de zijmuur en ook aan de achterzijde is er aanbouw aanwezig, waardoor de gierzwaluw niet veel ruimte heeft om zich vanuit de nestopening bij het uitvliegen naar beneden te laten vallen en andersom niet makkelijk vrij kan invliegen. De aanwezigheid van gierzwaluw nesten Hillegommerdijk 55/56 is daarom uitgesloten.

Terrein ijs- en skeelerclub
De beheerder van de ijs- en skeelerclub gaf aan dat vanaf de heggen langs de sloot door uilen op muizen wordt gejaagd. Op het terrein van Hillegommerdijk 49 hebben in het verleden ook in de struwelen uilen geroest, maar die zitten daar al jaren niet meer. Welke uilensoort het betrof, is niet bekend. Er zijn in de NDFF geen waarnemingen bekend van uilen in deze omgeving. Ook de boswachter van Staatsbosbeheer (de heer K. van den Berg) en de ornitholoog uit Lisserbroek (de heer L. Buurma) zijn niet bekend met een mogelijke roestplek op de ijs- en skeelerclub voor uilen. Op het moment van het veldbezoek zijn er geen uilen of sporen (braakballen en krijtsporen) waargenomen. Er zijn geen aanwijzingen dat de ijs- en skeelerclub op dit moment een belangrijke functie heeft voor uilen.

Houtopstanden
De houtopstand die men voornemens is te kappen op perceel van Hillegommerdijk 48 is gecontroleerd op spechtenholen en nesten. Deze zijn niet aangetroffen. In het meest zuidoostelijke deel (buiten het plangebied) van het perceel is een vermoedelijk kraaiennest gevonden. Kraaiennesten worden soms door vogels met jaarrond beschermde nesten zoals buizerd, havik, sperwer of ransuil in gebruik genomen en verder uitgebouwd tot horst. Op dit moment zijn er echter geen aanwijzingen dat het nest door voorgenoemde vogelsoorten in gebruik is genomen. Het nest is niet verder uitgebouwd. Bij de bewoners is geen roofvogelactiviteit op hun terrein bekend.

Ook de houtopstand die men voornemens is te kappen in het NNN-gebied is gecontroleerd op spechtenholen en nesten. Deze zijn – met uitzondering van een aantal kleine nesten van een vermoedelijke zangvogel – niet aangetroffen. In het NNN-gebied zijn waarnemingen van de torenvalk bekend. Tijdens het veldbezoek is door ondergetekende een foeragerende torenvalk waargenomen op het meer open terrein ten noorden van de parkeerplaats. Ten noorden van de N207 is een torenvalknestkast aanwezig. In het plangebied zelf zijn geen nestkasten waargenomen. Het plangebied heeft dan ook voornamelijk een functie als jachtgebied van de torenvalk.

Op het moment van het veldbezoek waren geen aanwijzingen dat er een nest door vogels in gebruik is waarvan het nest jaarrond beschermd is. Omdat er al een broedseizoen voorbij is en mogelijk nog meerdere broedseizoenen voorbijgaan voordat de werkzaamheden plaatsvinden is het aan te raden om nog een bezoek te laten plaatsvinden gericht op jaarrond beschermde nesten.

4.3.4.2 Vogels met niet jaarrond beschermde nesten

Binnen het plangebied zijn waarnemingen bekend van akker- en weidevogelsoorten als kievit, scholekster, grutto, tureluur, watersnip en wulp. Dit betreft soorten die foerageren en/of op doortrek zijn. Het open akkerland en weiland naast de N207 is nog in landbouwkundig gebruik. Veel broedvogels worden hier niet verwacht. Dit beeld wordt ook bevestigd door de boswachter van Staatsbosbeheer (de heer K. van den Berg) en de ornitholoog uit Lisserbroek (de heer L. Buurma). Broedende eenden kunnen in het gebied verwacht worden. Broedende eenden als zomertaling en kuifeend zijn waargenomen alsook bodembroedende zangvogels als graspieper, veldleeuwerik en gele kwikstaart, soorten van open weidegebied. Daarnaast zijn de aanwezige oevers en overige vegetatie (struweel, bos) geschikt voor vele andere algemene broedvogels zonder jaarrond beschermd nest.

4.3.4.3 Overige bijzondere soorten

In het NNN gebied zijn waarnemingen bekend van patrijs. Op het moment van het veldbezoek is de patrijs niet waargenomen. De patrijs staat op de Rode Lijst van Nederlandse broedvogels in de categorie Kwetsbaar. De boswachter van Staatsbosbeheer (de heer K. van den Berg) en de ornitholoog uit Lisserbroek (de heer L. Buurma) geven aan dat het gebied op dit moment geen bolwerk van de patrijs is, de waarnemingen die bekend zijn, betreffen losse waarnemingen. Het NNN gebied met onder andere de ruige overhoekjes en kruidenrijke perceelranden heeft wel potentie als leefgebied voor de partrijs. De oevers en het talud van de natuurverbinding langs de N207 biedt op dit moment marginaal leefgebied, maar heeft wel potentie wanneer hier enkele biodiversiteitsmaatregelen zouden worden doorgevoerd (zoals bloemrijke berm en bredere natuurvriendelijke oevers).

4.3.4.4 Effectbeoordeling

Wanneer de werkzaamheden worden uitgevoerd in het broedseizoen, kunnen nesten van algemeen voorkomende broedende vogels worden vernietigd en de broedende vogels worden verstoord. Wanneer daardoor het nest wordt verlaten, geldt dit als het opzettelijk vernietigen of beschadigen van nesten en eieren van vogels. Dit is een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb.

Wanneer er gierzwaluwen in de woning aan de Hillegommerdijk 52 broeden, leidt het slopen van de woning tot vernietiging van een jaarrond beschermde nestlocatie en is er kans op het vernietigen van eieren en het doden van individuen bij de werkzaamheden. Dit is een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb.

4.3.4.5 Nader onderzoek en vervolg

Een nader onderzoek moet uitwijzen of de gierzwaluw daadwerkelijk in de woning aan de Hillegommerdijk 52 broedt. Wanneer een gierzwaluw nestlocatie wordt gevonden, is een ontheffing van Wnb nodig om de woning te mogen slopen.

Voorzorgsmaatregelen
Het verstoren en vernietigen van broedgevallen van vogels zonder jaarrond beschermde nesten is het beste te voorkomen door te werken buiten het gangbare broedseizoen. Voor het gangbare broedseizoen geldt geen wettelijk vastgestelde periode, maar de meeste vogels broeden in de periode maart tot en met juli. Ook daarbuiten is het mogelijk dat broedende vogels worden aangetroffen.

Wanneer toch in het broedseizoen gewerkt gaat worden is, is het aan te bevelen om voorafgaande de start van de werkzaamheden het terrein door een ter zake kundig ecoloog te laten controleren op aanwezige broedvogels. Indien geen in gebruik zijnde nesten worden aangetroffen, kunnen de werkzaamheden starten. Indien echter in gebruik zijnde nesten worden vastgesteld, moet worden beoordeeld of de werkzaamheden kunnen aanvangen of dat bijvoorbeeld een bepaalde afstand tot het nest moet worden aangehouden. Deze voorzorgsmaatregelen dienen als eis bij werkzaamheden richting de aannemer te worden meegegeven en onder begeleiding van een ter zake kundig ecoloog te worden uitgevoerd.

Wanneer bovengenoemde voorzorgsmaatregelen worden nageleefd, is overtreding van de Wnb ten aanzien van algemeen voorkomende broedvogels uitgesloten.

4.3.5 Amfibieën

Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde amfibieën waargenomen, maar dat werd ook niet verwacht omdat amfibieën ten tijde van het veldbezoek in winterrust waren. Voor meer algemeen voorkomende amfibieën waaronder bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander en middelste groene kikker geldt dat de watergangen en de oevers en bosschages in de omgeving daarvan is geschikt voortplantings- en landbiotoop vormen voor deze soorten. Deze amfibiesoorten zijn beschermd onder de Wnb, maar zijn door de provincie vrijgesteld van verbodsbepalingen bij ruimtelijke ingrepen. Wel geldt voor deze soorten de algemene zorgplicht. Hiervoor worden in paragraaf 4.4 maatregelen omschreven die bij de uitvoer van de werkzaamheden dienen te worden nageleefd om negatieve effecten op deze soorten zoveel mogelijk te beperken. Zo kan aan de algemene zorgplicht worden voldaan. Deze soorten worden verder niet individueel behandeld in deze natuurtoets. De aanwezigheid van alle beschermde niet vrijgestelde amfibie soorten is op basis van hun verspreidingsgegevens uitgesloten.

4.3.6 Reptielen

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de nabije omgeving van het plangebied geen waarnemingen bekend zijn van beschermde reptielen. Er zijn geen beschermde reptielen waargenomen tijdens het veldbezoek, maar dit werd ook niet verwacht omdat reptielen in de tijd van het veldbezoek in winterrust waren. De aanwezigheid van alle beschermde reptielen is op basis van hun verspreidingsgegevens uitgesloten.

4.3.7 Vissen

In de omgeving van het plangebied zijn in de NDFF geen waarnemingen bekend van beschermde vissoorten. In het plangebied liggen enkele watergangen waarvan mogelijk een deel gedempt moet worden of waar in de waterkolom zal worden gewerkt. Beschermde vissoorten zijn in deze watergangen niet te verwachten. De meeste beschermde vissoorten zijn namelijk soorten uit beken (elrits, beekdonderpad, beekprik), snelstromende rivieren (gestippelde alver), verlandende watergangen (grote modderkruiper), watergangen met koel en zuurstofrijk water (kwabaal) of vissoorten (houting, steur) die in rivieren of zijarmen hun paaiplaatsen hebben. Dergelijk biotoop ontbreekt in het plangebied. Hierdoor is het voorkomen van beschermde vissoorten uitgesloten.

Voor meer algemeen voorkomende niet beschermde vissoorten als: baars, bittervoorn, kleine modderkruiper, kroeskarper, rivierdonderpad en tiendoornige stekelbaars geldt dat de watergangen in het plangebied wel geschikt leefgebied vormen. Voor deze soorten geldt de algemene zorgplicht. In paragraaf 4.4 worden maatregelen omschreven die bij de uitvoer van de werkzaamheden dienen te worden nageleefd om negatieve effecten op deze vissoorten zoveel mogelijk te beperken, om zo aan de algemene zorgplicht te voldoen. Deze niet beschermde soorten worden verder niet individueel behandeld in deze natuurtoets.

4.3.8 Ongewervelden

Uit de verspreidingsgegevens van de NDFF is gebleken dat in of in de nabije omgeving van het plangebied geen waarnemingen bekend zijn van onder de Wnb beschermde ongewervelden. Het plangebied ligt wel op de grens van het verspreidingsgebied van de platte schijfhoren. De platte schijfhoren komt voor in zoete, heldere en schone wateren met een rijke begroeiing. Er kan niet worden uitgesloten dat de platte schijfhoren in de watergangen in het plangebied voorkomt.

Het plangebied kent geen geschikte waardplanten voor beschermde insecten. Vlinders en libellen zijn vaak afhankelijk van zeer specifieke omstandigheden, zoals bloemrijke graslanden of permanent stromende beken met goed ontwikkelde oevervegetaties. Het voorkomen van beschermde ongewervelden binnen het plangebied kan dan ook worden uitgesloten.

Overige bijzondere soorten
In het NNN-gebied Haarlemmermeer komt daarnaast bruin blauwtje voor. Bruin blauwtje is niet wettelijk beschermd, maar staat wel op de Rode Lijst met Status: gevoelig. Het bruin blauwtje komt voor op droge, zandige, open, kruidenrijke en schrale graslanden en kalkgraslanden (NDFF, 2021b). Het is een vrij schaarse standvlinder die tegenwoordig vooral nog voorkomt in de duinen en in opspuitterreinen in Zeeland en Noord- en Zuid-Holland. In Nederland heeft het als waardplant diverse soorten ooievaarsbek, met name kleine ooievaarsbek en gewone reigersbek.

4.3.8.1 Effectbeoordeling

In geval de platte schijfhoren in het plangebied voorkomt, kunnen negatieve effecten door de voorgenomen ontwikkeling op deze soort op voorhand niet worden uitgesloten. Eventueel aanwezige dieren kunnen door de werkzaamheden worden verstoord en gedood en de waterplanten waarin de dieren verblijven en waar ze van eten worden verwijderd. Dit laatste kan tot gevolg hebben dat de soort uit het gebied verdwijnt. Dit zijn overtredingen van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming (artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb).

Daarnaast komt er een bijzondere soorten van de Rode lijst voor (Bruin blauwtje). Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden.

4.3.8.2 Nader onderzoek en vervolg

Om overtreding van de verbodsbepalingen te voorkomen is nader onderzoek naar de functie van het gebied voor platte schijfhoren noodzakelijk. Indien aanwezigheid wordt aangetoond, is er een ontheffing op de Wnb nodig om de voorgenomen ontwikkeling te mogen uitvoeren. Er dient dan een alternatief leefgebied te worden aangeboden en maatregelen te worden genomen om het verstoren en doden van individuen te voorkomen. Bijvoorbeeld door bepaalde delen van de waterplantenvegetaties waarin de platte schijfhoren verblijft en van eet ongemoeid te laten, te verplaatsen of op een dusdanige manier in de waterkolom te werken dat op korte afstanden van elkaar altijd delen van het leefgebied onaangeroerd blijven.

Er wordt daarnaast geadviseerd in het compensatieplan voor de NNN (zie hoofdstuk 5) rekening te houden met het bruin blauwtje, door bijvoorbeeld het compensatiegebied zodanig in te richten dat de waardplant van deze soort er kan groeien.

4.4 Maatregelen algemene zorgplicht, ecologisch werkprotocol en meekoppelkansen

Voor alle soorten geldt de algemene zorgplicht. Onderstaand wordt een aantal maatregelen beschreven om aan de algemene zorgplicht te voldoen:

- De werkzaamheden worden bij voorkeur alleen overdag, tussen zonsopgang en zonsondergang uitgevoerd. Veel algemene en beschermde diersoorten zijn vooral actief gedurende de vroege ochtend, late avond en nacht;
- Er wordt één richting opgewerkt, zodat kleine (zoog)dieren van de werkzaamheden vandaan kunnen vluchten. Houd hierbij rekening met vluchtwegen (werk dus niet richting een doodlopende hoek) en zorg dat de dieren voldoende vrije ruimte hebben.

- Er wordt zoveel mogelijk gereden en gewerkt vanaf wegen en paden en vanaf werkterreinen ingericht in landbouwpercelen.
- Werklocaties zoals gronddepots blijven minimaal 10 meter verwijderd van bosjes, struiken en sloten met begroeide oevers.
- Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden kan een ecoloog het plangebied nalopen en eventueel aanwezige (niet-beschermde) amfibieën en grondgebonden zoogdieren oppakken of verjagen naar omringend geschikt terrein.
- De aannemer maakt enkel gebruik van de ruimte die noodzakelijk is voor het uitvoeren van de werkzaamheden, en ontziet daarbij plaatsen met begroeiing en/of beplanting zoveel mogelijk. Zo wordt onnodige verstoring van dieren en planten voorkomen;
- Wanneer de werkzaamheden gedurende langere tijd stilliggen, dient het terrein vóór herstart van de werkzaamheden geïnspecteerd te worden door een erkend ecoloog.

Daarnaast worden voor amfibieën en vissen specifiek de volgende maatregelen aangedragen:

- Maai en snoei voorafgaande aan de werkzaamheden de vegetatie, zodat amfibieën het werkgebied verlaten en elders hun toevlucht zoeken. Bij voorkeur worden deze werkzaamheden uitgevoerd eind in september of begin oktober, uiterlijk tot een week voor aanvang van de werkzaamheden.
- Voorkom opslag van materiaal nabij watergangen en in houtstructuren. Amfibieën vinden deze plekken erg fijn als overwinteringsplek. Wanneer deze materialen of afval tijdens of na afloop van de werkzaamheden verwijderd worden, is er kans dat individuen worden gedood. Dieren die het overleven, zijn niet meer in staat zijn een nieuwe winterrustplaats te vinden. Door het rondslingeren van afval te voorkomen en de opslag van materieel bij voorkeur op enige afstand van de bospercelen te plaatsen, wordt dit voorkomen.
- Voorkom zoveel mogelijk diepe gaten of andere obstakels. Als de werkzaamheden uitgevoerd worden tijdens de trek van padden en kikkers, kunnen kikkers hierin vast komen te zitten.
- Bij het eventueel dempen van watergangen dient dit in rustig tempo te worden uitgevoerd en richting open water zodat eventueel aanwezige amfibieën en vissen kunnen wegvluchten.

Indien het werken in de richting van open water niet mogelijk is, dienen amfibieën en vissen afgevangen te worden voor het dempen van de betreffende watergangen. Het afvangen van dieren dient te worden uitgevoerd door een deskundige op het gebied van deze soortgroepen.

Ecologisch werkprotocol

In een ecologisch werkprotocol staat omschreven welke maatregelen getroffen moeten worden om negatieve effecten op beschermde flora en fauna tijdens werkzaamheden te voorkomen. De voorzorgsmaatregelen genoemd in voorgaande paragrafen ten behoeve van algemene broedvogels en in het kader van de algemene zorgplicht moeten door (of ten minste onder begeleiding van) een ecologisch deskundige in een ecologisch werkprotocol worden uitgewerkt In het ecologisch werkprotocol dienen maatregelen te worden toegespitst op de exact uit te voeren ruimtelijk ingreep. Het is daarom van belang dat het ontwerp, uitvoeringperiode en in te zetten materieel tijdens het opstellen bekend zijn. Tevens dienen maatregelen uit (toekomstig) verkregen ontheffingen voor andere soortgroepen te worden opgenomen in het ecologisch werkprotocol. Het ecologisch werkprotocol dient tijdens de werkzaamheden op locatie aanwezig te zijn.

Meekoppelkansen voor soorten
Vanuit provincie Noord-Holland is aandacht gevraagd voor meekoppelkansen ter verhoging van de biodiversiteit binnen het project HOV Lisse – Schiphol. De provincie heeft hierover een adviesmemo opgesteld: *Advies IGI betreffende ecologische uitgangspunten HOV – Schiphol* (Provincie Noord-Holland, 2021) . De aandacht gaat uit naar:

- Het creëren of versterken van geschikt habitat voor soorten (leefgebied, voortplantingsgebied, voedsel etc.);
- Het verbinden en ontsnipperen van geschikt habitat ten behoeve van migratie voor soorten;
- De monitoring van effectiviteit van maatregelen.

Enkele in deze natuurtoets beschreven benodigde vervolgstappen ten aanzien van de Wnb, sluiten aan op mee koppelkansen voorgesteld door de provincie opgestelde. Het gaat om maatregen ten behoeven van onderstaande soorten/ soortgroepen.

Kleine marters

- Het aanleggen van faunapassages te hoogte van de Hillegommerdijk (en ringvaart Haarlemmermeer).

Dit draagt bij aan het verbinden en ontsnipperen van geschikt habitat voor migratie van soorten, maar is tevens nodig om doding en daarmee een overtreding van Artikel 3.10 lid 1a te voorkomen.

Vleermuizen

- Bij het ontwerp van de brug over de ringvaart rekening houden met zo min mogelijk of vleermuisvriendelijke verlichting op en/of onder de brug.
- Bij het ontwerp van de brug over de ringvaart, vleermuizen geschikte afmetingen hanteren (Boonman 2011). Om verkeersslachtoffers te voorkomen moeten bruggen minimaal 1,5 meter hoog en 4 meter breed zijn (Boonman 2011).

Dit draagt bij aan het creëren of versterken van geschikt habitat voor soorten, maar is tevens nodig om verstoring van individuen en aantasting van de functie van een mogelijk aanwezige essentiële migratie- en vliegroute tijdelijk te voorkomen. Daarmee dient tevens een overtreding van artikel 3.5, lid 1, 2 en 4 van de Wnb te worden voorkomen.

Gierzwaluw

- Indien nader onderzoek uitwijst dat de gierzwaluw in de woning aan de Hillegommerdijk 52 broedt, is een ontheffing van Wnb nodig om de woning te mogen slopen. Als onderdeel van de ontheffing kan mogelijk gecompenseerd worden door gierzwaluwkasten in te bouwen in brugdelen van de brug.

Dit draagt bij aan het creëren of versterken van geschikt habitat voor soorten, maar is tevens nodig om er voor te zorgen dat er op elk moment voldoende geschikte broedplaatsen voor gierzwaluwen aanwezig zijn. Het vernietigen van een jaarrond beschermde nestlocatie is dan niet te voorkomen, hiervoor dient een ontheffing aangevraagd te worden.

4.5 Samenvatting

Tabel 4-2. Een samenvatting van de toetsing aan hoofdstuk 3 (Soorten) van de Wnb.

Soortgroep	In omgeving voorkomende beschermde soorten	Mogelijke functie van plangebied	Kan de ingreep leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb?	Vervolg
Vaatplanten	geen (wel mogelijk bijzondere soorten)*	n.v.t..	n.v.t.	Flora inventarisatie langs ringvaart* i
Grondgebonden zoogdieren	Noordse woelmuis, waterspitsmuis, steenmarter, bunzing, hermelijn, wezel	Steenmarter, bunzing, hermelijn, wezel: 1. vaste voortplantings- of rustplaatsen en jachtgebied op de percelen van inwoners Lisserbroek en de bospercelen in het NNN-gebied 2. jachtgebied op het akkerland en de strook langs de N207	Vernietiging verblijfplaatsen, doden van individuen (artikel 3.10 lid 1a en 1b van de Wnb)	Geen onderzoek nodig, er is voldoende bewijs o.b. waarvan het voorkomen aannemelijk is. Ontheffing is noodzakelijk.
Vleermuizen	gewone dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis en watervleermuis	1. de ringvaart is van belang als foerageergebied en migratie- en vliegroute voor meervleermuis en watervleermuis.	Aantasting van migratie- en vliegroute en verstoren van individuen van vleermuizen (artikel 3.5 lid 2 en 4 van de Wnb).	Geen onderzoek nodig. Functie is aannemelijk. Vervolg dient zich te richten op het vermijden of beperken van effecten. Aanbieden van alternatief(vereiste vanuit ontheffing) is moeilijk realiseerbaar.
		2. verblijfplaatsen in een boom en in de woningen aan de Hillegommerdijk	Vernietiging verblijfplaatsen, doden en verstoren van individuen van vleermuizen (artikel 3.5 lid 1, 2 en 4 van de Wnb).	Onderzoek nodig. Mogelijk ontheffing nodig indien verblijfplaatsen worden aangetroffen.
Broedvogels met jaarrond beschermde nesten	1. Vrijwel alle soorten met jaarrond beschermde nesten zijn wel eens waargenomen 2. De huismus was niet waargenomen, echter zijn 2 of 4	1. nestlocatie van gierzwaluw in de woning aan Hillegommerdijk 52	Het vernietigen of beschadigen van nesten en eieren van gierzwaluwen, huismussen en roofvogels. Dit is een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb.	Onderzoek nodig. Mogelijk ontheffing nodig indien verblijfplaatsen worden aangetroffen.

Soortgroep	In omgeving voorkomende beschermde soorten	Mogelijke functie van plangebied	Kan de ingreep leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb?	Vervolg
	bezoeken nodig om de aanwezigheid uit te kunnen sluiten 3. Op het moment van het veldbezoek waren geen aanwijzingen dat er een nest door vogels in gebruik is waarvan het nest jaarrond beschermd is. Omdat er al een broedseizoen voorbij is en mogelijk nog meerdere broedseizoenen voorbijgaan voordat de werkzaamheden plaatsvinden is het aan te raden om nog een bezoek te laten plaatsvinden gericht op jaarrond beschermde nesten.	2. potentie als nestlocatie voor huismus (Hillegommerdijk 52 - en 55/56) 3. potentie als nestlocatie voor roofvogels ter hoogte van de houtopstanden		
Algemene broedvogels (geen jaarrond beschermde nesten)	algemene soorten als: gaai, ekster, zwarte kraai, houtduif, merel, roodborst, winterkoning et cetera	1. potentiële nesten in of op de gebouwen en andere objecten, bomen en struweel en langs de watergangen in en rondom het plangebied.	Het vernietigen of beschadigen van nesten en eieren van vogels. Dit is een overtreding van artikel 3.1, lid 1 en 2 van de Wnb.	Voorzorgsmaatregelen voldoende.
Amfibieën	Vrijgestelde soorten als bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander en middelste groene kikker	1. zomerbiotoop 2. winterbiotoop	n.v.t.	Voorzorgsmaatregelen in het kader van de algemene zorgplicht.
Reptielen	geen	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Vissen	geen, wel mogelijk niet beschermde soorten als: baars, bittervoorn, kleine modderkruiper, kroeskarper, rivierdonderpad en tiendoornige stekelbaars	n.v.t.	n.v.t.	Voorzorgsmaatregelen in het kader van de algemene zorgplicht.

Soortgroep	In omgeving voorkomende beschermde soorten	Mogelijke functie van plangebied	Kan de ingreep leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb?	Vervolg
Ongewervelden	Platte schijfhoren (en een bijzondere Rode-Lijst soort)**	Leefgebied in de watergangen	Vernietiging verblijfplaatsen, doden en verstoren van individuen (artikel 3.5 lid 1, 2 en 4 van de Wnb).	Onderzoek nodig. Mogelijk ontheffing nodig indien individuen worden aangetroffen. Rekening houden met Bruin blauwtje **

** er kunnen bijzondere plantensoorten van de Rode Lijst voorkomen langs de ringvaart en het bermtalud van de N207. Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden. Er wordt geadviseerd in het bloeiseizoen in kaart te brengen welke planten er groeien op de plek langs de ringvaart waar de brug is voorzien. Indien er bijzondere soorten worden aangetroffen, zou kunnen worden overwogen om deze exemplaren uit te steken en te verplaatsen.*
*** in het NNN-gebied Haarlemmermeer komt een bijzondere soort van de Rode lijst voor (Bruin blauwtje). Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden. Er wordt geadviseerd in het compensatieplan voor de NNN (zie hoofdstuk 5) rekening te houden met het bruin blauwtje, door bijvoorbeeld het compensatiegebied zodanig in te richten dat de waardplant van deze soort er kan groeien.*

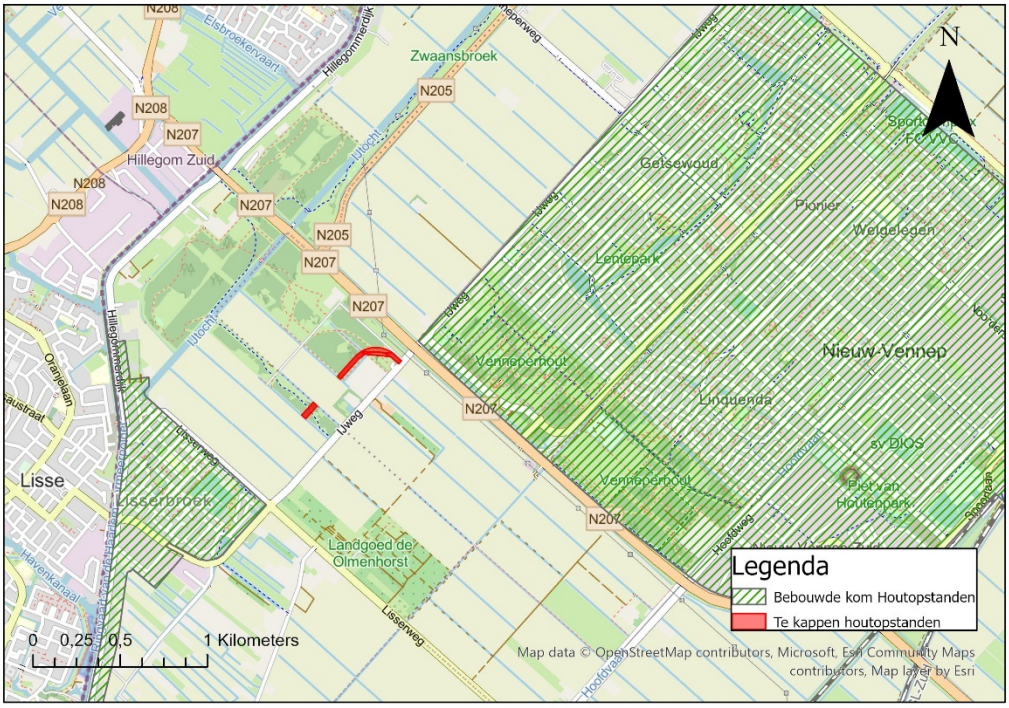
5 Houtopstanden

5.1 Juridisch Kader

Het onderdeel Houtopstanden (H4) van de Wet natuurbescherming regelt de bescherming van Nederlandse houtopstanden. Bij de kap van ten minste 10 are of meer dan 20 bomen buiten de bebouwde kom houtopstanden is een kapmelding verplicht. De Wet natuurbescherming hanteert hiervoor het principe van 1-op-1 compensatie, beter bekend als de herplantplicht. Dunningswerkzaamheden in het kader van natuurbeheer of boskap ten behoeve van realisatie van instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied zijn in beginsel vrijgesteld van herplantplicht, maar dienen wel gemeld te worden. Verder zijn bijvoorbeeld fruitboomgaarden, lijnvormige beplantingen van wilgen of populieren, kerstbomen en houtopstanden op erven en tuinen vrijgesteld van bescherming.

5.2 Voorgenomen kapomvang en beoordeling

Figuur 5-1 toont de houtopstanden die ten behoeve van het project gekapt te dienen worden. Het betreft één opstand van circa 100 are en één opstand van circa 30 are. De bomen lijken te zijn aangeplant rond 2008 (Cyclomedia, 2021). De houtopstanden liggen buiten de grens bebouwde kom houtopstanden en zijn zodoende beschermd zijn onder de Wnb.



Figuur 5-1 De bebouwde kom grenzen, Wet Natuurbescherming Hoofdstuk 4 Houtopstanden, in de provincie Noord-Holland. Bron: Provincie Noord-Holland.

5.3 Conclusie en vervolgstappen houtopstanden

De te kappen houtopstanden zijn beschermd zijn onder de Wnb. Er dient minstens 6 weken voor het kappen van de opstand een kapmelding ingediend te worden bij het bevoegd gezag. Naast deze meldplicht, geldt dan tevens een herplantplicht. De herplant dient binnen 3 jaar na afloop van de kap gerealiseerd te zijn.

6 Natuurnetwerk Nederland

6.1 Juridisch kader

De provincie Noord-Holland zorgt binnen haar gebied voor de totstandkoming en instandhouding van een samenhangend ecologisch netwerk, en vormt daarmee onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). De provincie heeft daartoe gebieden aangewezen die tot dit netwerk behoren. Tevens wijst de provincie aan deze gebieden natuurdoelen met specifieke wezenlijke kenmerken en waarden toe. De regels voor de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland is in Noord-Holland geregeld in de Omgevingsverordening NH2020 (Provincie Noord-Holland, 2020a). De relevante artikelen zijn in de bijlage toegevoegd (artikel 2.4 tot en met 2.9 en artikel 6.43)

6.2 Ligging ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied loopt op twee plekken door NNN-gebied 'Haarlemmermeer' (nummer 2 en 3 in Figuur 6-1). Het plangebied kruist daarnaast op twee plekken de ecologische verbindingszone 'Haarlemmermeer en omgeving' (nummer 1 en 4 in Figuur 6-1).



Figuur 6-1. Globale ligging van het tracé busbaan (rood omlijnd) ten opzichte van het NNN. Bron: Provincie Noord-Holland (2021). Bewerkt door RHDHV (2021).

6.3 Haarlemmermeer (Z13)

6.3.1 De wezenlijke kenmerken en waarden

De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in Noord-Holland bestaan uit de aanwezige actuele en potentiële natuurwaarden, inclusief alle noodzakelijke abiotische en ruimtelijke condities voor deze natuurwaarden. De wezenlijke kenmerken en waarden, zowel actueel als potentieel, zijn hierna beschreven aan de hand van de kernkwaliteiten van het gebied (bron: Provincie Noord-Holland).

Actuele natuurwaarden

Kenmerkend is de afwisseling van bos, bosranden, watergangen met rietkragen, en open graslanden (N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland), waar ook recreatief medegebruik plaatsvindt. De meer aaneengesloten bosstructuren zijn nog relatief jong en deels ook eenvormig. Wel broeden er in de rustige delen al diverse bos- en/of struweelvogels zoals nachtegaal en spotvogel. Langs de IJtochtstrook maar ook in de overige delen komen veel dagvlinders voor, waaronder grote aantallen bruin blauwtje en bruin zandoogje. Daarnaast bestaat de kwaliteit vooral uit het samenhangende groene karakter en de kleinschalige afwisseling (multifunctionele natuur). Deze kwaliteit vormt de basis voor zowel natuurbehoud als recreatie.

Potentiële natuurwaarden

Met name de jonge bossen hebben de potentie voor de ontwikkeling naar gevarieerd loofbos op vochtige tot droge kleibodems (N14.03 Haagbeuken- en essenbos). Voor bosvogels en andere kenmerkende soorten van oude bossen is de potentie enigszins beperkt door de relatief geïsoleerde ligging en beperkte oppervlakte van de bossen. Door verdere extensivering van het beheer van de aangrenzende graslanden kunnen nog meer gevarieerde bosranden met struweel en bloemrijke ruigten ontstaan en bij toenemende ouderdom en consequent beheer kan ook de kwaliteit van de nog jonge graslanden toenemen. Dit biedt potentie voor struweelvogels en vlinders en voor ontwikkeling van de algemene natuurkwaliteit van het gebied.

Abiotische en ruimtelijke condities

In Tabel 6-1 zijn de kernkwaliteiten en bijbehorende actuele en potentiële natuurwaarden weergegeven in relatie tot de voor deze waarden relevante abiotische en ruimtelijke condities. De condities zijn gelijk voor actuele en potentiële natuurwaarden en daarom niet afzonderlijk weergegeven. Deze tabel geeft daarmee inzicht in de aspecten waarmee rekening dient te worden gehouden in het ecologisch onderzoek naar de mogelijke (significante) gevolgen van een plan of project in het NNN.

Tabel 6-1. Actuele en potentiële natuurwaarden in relatie tot de vereiste abiotische en ruimtelijke condities ('X'). Bron: Provincie Noord-Holland, 2021.

	Vereiste abiotische condities										Vereiste ruimtelijke condities						
	Veenbodem	Relatief voedselarme onbemeste bodem	Oude bodem (ongestoord)	Buffercapaciteit bodem / water	(Micro) reliëf	Windwerking	Stabiel hoog (grond)waterpeil	Peil- en/of overstromingsdynamiek	Basenrijke en/of brakke kwel	Goede (grond- en oppervlakte)waterkwaliteit	Bestaand water- en / of verkavelingspatroon	Cultuurhistorisch element	Openheid	Beslotenheid	Rust (beperkte menselijke aanwezigheid)	Stilte	Donkerte
Besloten bos- en parklandschap met recreatief gebruik																	
Multifunctionele natuur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland	-	X	-	X	-	-	-	-	-	X	-	-	X	-	-	-	-
N14.03 Haagbeuken- en essenbos	-	X	-	X	-	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-
Bos- en/of struweelvogels	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	-	X	X	X	X

Vervangbaarheid

De bosjes en overige natuur in dit gebied zijn door de jonge leeftijd relatief eenvoudig en snel vervangbaar (<20 jaar).

6.3.2 Effecten

In deze paragraaf is beschreven welke effecten tracé busbaan HOV Noordwijk Schiphol heeft op de in lid 4 van artikel 6.43 van de Omgevingsverordening NH2020 genoemde waarden van het NNN.

Ruimtebeslag
Figuur 6-2 laat de overlap van het tracé busbaan met het NNN zien. In totaal gaat het om een gebied van ongeveer 31.000 m2 (0,31 ha) van N16.04 Vochtig bos met productie, en 46.000 m2 (0,46 ha) N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland. Het meest zuidoostelijke deel, dat ten opzichte van de rest van het NNN aan de overkant van de busbaan komt te liggen, is hierin meegenomen. Dit gebied wordt als verloren beschouwd, omdat het geen samenhang meer heeft met de rest van het gebied en te klein is om als eenheid op zichzelf de functioneren.

Samenhang
De busbaan is voorzien in het meest zuidwestelijke deel van het NNN-gebied Haarlemmermeer. Het voornemen leidt daarmee tot verlies van snippers langs de rand van het NNN. Er is geen sprake van een vergroting van de onderlinge afstand tussen de verschillende deelgebieden van het Haarlemmermeer door de voorgenomen ontwikkeling. De voorgenomen ontwikkeling heeft dan ook geen negatieve impact op de samenhang binnen het NNN van Haarlemmermeer.

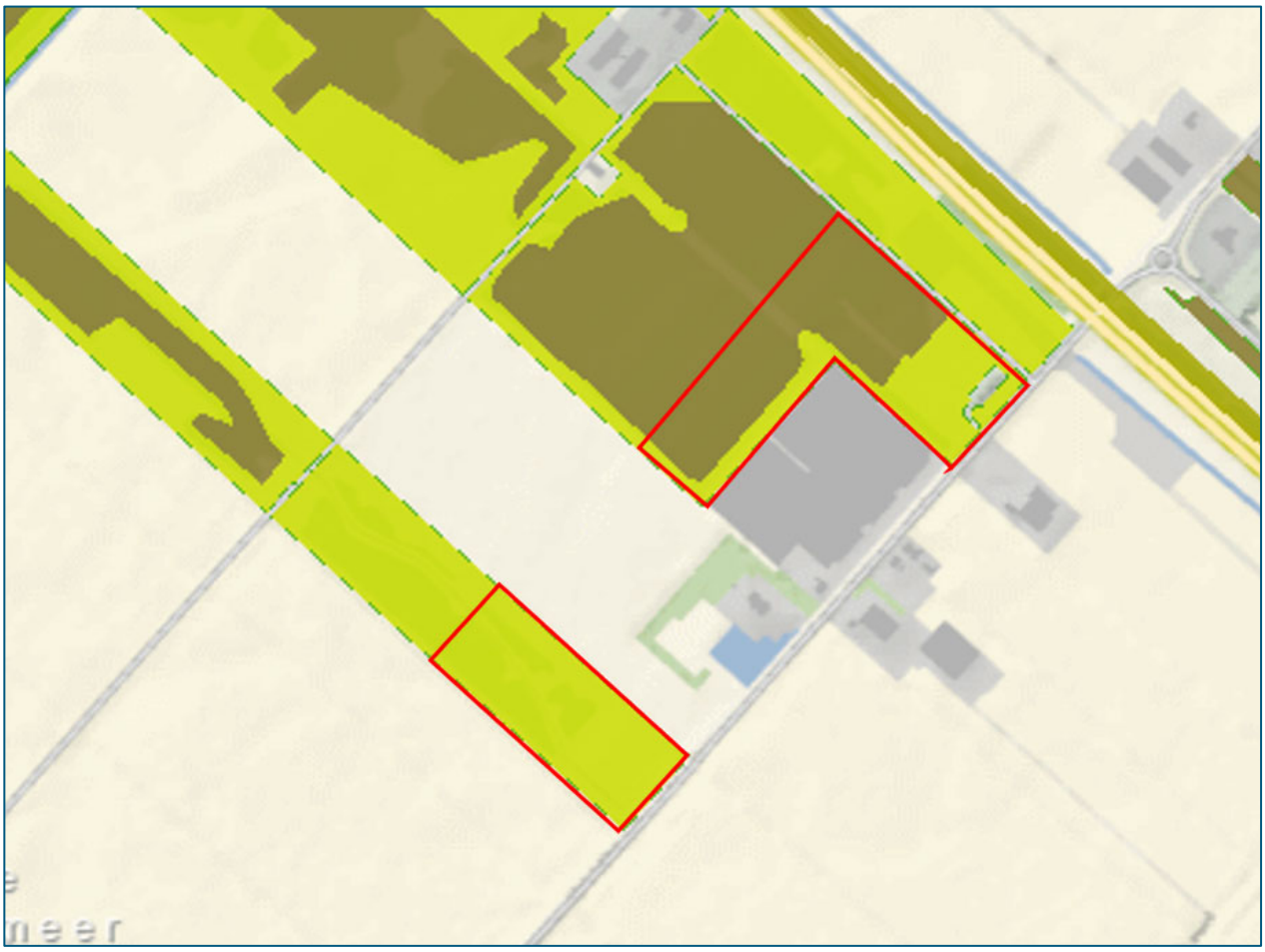
Actuele natuurwaarden
Kenmerkend voor het NNN ‘Haarlemmermeer’ is de afwisseling van bos, bosranden, watergangen met rietkragen, en open graslanden, waar ook recreatief medegebruik plaatsvindt. De meer aaneengesloten bosstructuren zijn nog relatief jong en deels ook eenvormig.

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatief effect op de abiotische condities die voor Haarlemmermeer belangrijk zijn voor de kernkwaliteiten en bijbehorende actuele en potentiële natuurwaarden. Hiervoor zijn de volgende vereiste abiotische condities geformuleerd: relatief voedselarme onbemeste bodem, buffercapaciteit bodem / water en goede (grond- en oppervlakte)waterkwaliteit. De aanleg van de busbaan heeft hier geen impact op.

Wel worden een aantal van de vereiste ruimtelijke condities negatief beïnvloed. Er verdwijnt 31.000 m2 (3,1 ha) van N16.04 Vochtig bos met productie. Daarvoor in de plaats komt een open terrein (geasfalteerde weg en wegberm). Hierdoor verdwijnt een stuk beslotenheid – een vereiste voor multifunctionele natuur, bos- en/of struweelvogels en N14.03 Haagbeuken- en essenbos. Ook is er door de heen en weer rijdende bussen sprake van meer optische- en geluidsverstoring en wordt de busbaan in het donker verlicht. Dit heeft een negatieve impact in de aangrenzende delen van het NNN-gebied op de vereiste ruimtelijke condities rust, stilte en donkerte. De impact is echter van beperkte omvang en betreft enkel een klein deel van de rand van het Haarlemmermeer. De overige vereiste ruimtelijke condities (bestaand water- en /of verkavelingspatroon, openheid) worden niet negatief beïnvloed door voorgenomen ontwikkeling.

Het voornemen heeft daarom lokaal een negatief effect op een aantal ruimtelijke condities voor de kernkwaliteiten en bijbehorende actuele en potentiële natuurwaarden die voor de Haarlemmermeer geformuleerd zijn.

Potentiële natuurwaarden
Er is potentie voor nog meer gevarieerde bosranden met struweel en bloemrijke ruigten door verdere extensivering van het beheer van de aangrenzende graslanden. Bij toenemende ouderdom en consequent beheer kan ook de kwaliteit van de nog jonge graslanden toenemen. Verlies van dit type areaal door voorgenomen ontwikkeling draagt niet bij aan deze doelstelling. De potentie voor struweelvogels en vlinders en voor ontwikkeling van de algemene natuurkwaliteit van het gebied wordt hierdoor lokaal minder. De ontwikkeling van de natuurwaarden wordt door de voorgenomen ontwikkeling niet belemmerd in de rest van het NNN.



Figuur 6-2. Globale ligging van het tracé busbaan (roodomlijnd) ten opzichte van het NNN (geelgroen:) N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland. Bruin: N16.04 Vochtig bos met productie).

Abiotische en ruimtelijke karakteristiek

Het landschapsecologische karakteristiek van Haarlemmermeer is het bos- en parklandschap dat 'als kralen rond de IJtocht liggen' en daarmee de openheid van de open akkerlanden onderbreken. De busbaan komt aan de rand van het Haarlemmermeer te liggen, grotendeels uit het zicht van de recreant achter een privé landgoed en bedrijventerrein langs. Het kenmerkende landschapsecologische karakter van het Haarlemmermeer blijft hiermee gewaarborgd.

Huidig gebruik

Het ruimtebeslag heeft met name impact op het oppervlakte natuur. In het gebied blijft de mogelijkheid voor extensieve recreatie, zoals wandelen, fietsen en ruitersport, bestaan. Het Venneperhout - een belangrijk uitloopgebied voor onder meer Nieuw-Vennep - blijft ongemoeid.

6.4 Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*)

6.4.1 Effecten

In deze paragraaf is beschreven welke effecten tracé busbaan HOV Noordwijk Schiphol heeft op de in lid 4 van artikel 6.43 van de Omgevingsverordening NH2020 genoemde waarden van het NNN.

Ruimtebeslag
Er is door de aanleg van de HOV-brug sprake van een mogelijke minimale ruimtebeslag van de oeverzone door het overbruggen van de ringvaart (nummer 1 in Figuur 6-1). De oeverzone kan hierdoor ontoegankelijk worden voor soorten die hier van gebruik maken, zoals de ringslang wezel, hermelijn, bunzing, otter, en boommarter. Dit kan leiden tot aantasting van de connectiviteit van de ecologische verbindingszone. Otters lijken bijvoorbeeld niet graag onder bruggen door te zwemmen. Ze gaan uit het water en gebruiken een helling of loopplank om onder de brug door te komen. Bij de aanleg van de brug dient in het ontwerp rekening gehouden te worden dat er ruimte onder de brug beschikbaar blijft voor deze dieren, door bijvoorbeeld onder de brug een doorlopende oever te maken.

Aan de noordzijde van de N207 – waar de droge dooradering van de ecologische verbinding langs de N207 loopt – zal de busbaan aansluiten op bestaande infrastructuur (nummer 4 in Figuur 6-1). Hier is geen sprake van aantasting van de huidige situatie.

Samenhang
Het open water van de ringvaart is het belangrijkste verbindende element ter hoogte van de voorgenomen HOV-brug (nummer 1 in Figuur 6-1). Verder is er ter plekke weinig connectiviteit en continuïteit van geschikt habitat, in de vorm van aaneengesloten rietvegetaties. De aanleg van de HOV-brug vormt vooral een mogelijke belemmering voor vleermuizen, door mogelijke lichtverstoring (zie ook in detail hierboven onder het kopje Actuele natuurwaarden). Overige negatieve effecten zijn uitgesloten.

Tussen de watergang en de opgehoogde N207 ligt een droge verbinding. De droge verbindingen liggen deels langs wegen die zijn opgehoogd met kalkrijk duinzand. Mogelijk dat op de locatie van de beoogde aansluiting op de N207 bijzondere vegetatie aanwezig is. Omdat er bij de N207 echter wordt aangesloten op bestaande infrastructuur, zijn negatieve effecten op samenhang op die locatie uitgesloten.

Actuele natuurwaarden
Het deel van de ringvaart ter hoogte van de voorgenomen HOV-brug (nummer 1 in Figuur 6-1) heeft voornamelijk betekenis als verbindend element voor amfibieën (waaronder groene kikkercomplex, bruine kikker en kleine watersalamander) en trek- en zoetwatervissen. De oeverzone biedt ter hoogte van de voorgenomen HOV-brug vanwege de harde beschoeiing en de afwezigheid van goed ontwikkelde oevervegetatie geen tot nauwelijks geschikt leefgebied voor de ringslang, marterachtigen (waaronder wezel, hermelijn, bunzing, otter, boommarter) en andere algemene kleine zoogdieren. Wel biedt de oeverzone ruimte om langs het water te lopen. Bij de aanleg van de brug dient in het ontwerp rekening gehouden te worden met ruimte onder de brug voor deze dieren (zie ook in meer detail onder ruimtebeslag).

Brede riet- en moeraszones ontbreken, waardoor het ongeschikt is als broedgebied voor algemene moeras- en rietvogels (zoals rietzanger en kleine karekiet). Wel is de ringvaart van belang als foerageergebied en vliegroute voor vleermuizen, zoals de watervleermuis. Eventuele verlichting van de HOV-brug kan hinder veroorzaken voor de langsvliegende vleermuizen. Bepaalde vleermuissoorten zijn zeer gevoelig voor kunstmatige verlichting, waaronder de watervleermuis. Daarom is een significant negatief effect op de functie van de ringvaart als vliegroute voor vleermuizen niet uitgesloten.

Aan de noordzijde van de N207 – waar de de ecologische verbinding langs de N207 loopt – zal de busbaan aansluiten op bestaande infrastructuur (nummer 4 in Figuur 6-1). Deze natuurverbinding heeft voornamelijk betekenis als verbindend element voor amfibieën (waaronder groene kikkercomplex, bruine kikker en kleine watersalamander) en zoetwatervissen. Daarnaast biedt de droge verbinding en de oeverzone geschikt foerageergebied voor de ringslang, marterachtigen (waaronder wezel, hermelijn, bunzing, otter, boommarter) en leefgebied voor andere algemene kleine zoogdieren. Brede riet- en moeraszones ontbreken echter, waardoor het ongeschikt is als broedgebied voor algemene moeras- en rietvogels (zoals rietzanger en kleine karekiet). De watergang is smal en hoog opgaande vegetatie ontbreekt, waardoor een essentiële functie als foerageergebied en vliegroute voor vleermuizen is uitgesloten. Omdat er wordt aangesloten op bestaande infrastructuur, is er geen sprake van aantasting van de actuele natuurwaarden op bovengenoemde doelsoorten en doelgemeenschappen.

Structuur

Zoals eerder omschreven, is er ter hoogte van de voorgenomen HOV-brug een zeer lage structuurdiversiteit, met weinig schuilgelegenheden voor bijvoorbeeld moeras- en rietvogels of kleine zoogdieren. Ook ter hoogte van de aansluiting van het tracé met de N207 is de structuurdiversiteit zeer laag. Op beide locaties is geen sprake van een natuurlijke, aaneengesloten oeverzone en/of voldoende faunauittreedplaatsen die het mogelijk maken dat dieren in en uit het water kunnen komen. Een negatief effect op de structuurdiversiteit is derhalve uitgesloten. De aanleg van de HOV brug en de aansluiting van het tracé met de N207 kan zelfs worden aangegrepen om in het ontwerp ter plaatse de structuurdiversiteit te verbeteren.

Milieu- en watercondities

De voorgenomen activiteit grijpt niet in op het regionale grondwater- of oppervlaktewatersysteem. Factoren zoals golfslag en stroming, fluctuerend waterpeil en waterkwaliteit en bodemgesteldheid blijven gelijk. Een negatief effect op de milieu- en watercondities van de natuurverbinding door de aanleg van de HOV-brug en de aansluiting van het tracé met de N207 is derhalve uitgesloten.

Potentiële natuurwaarden

De aanleg van meer stapsteengebieden langs de verbinding, kunnen kansen bieden voor versterking van de natuurfunctie. Deze doelstelling wordt niet belemmerd door de voorgenomen ontwikkeling.

6.5 Vervolg

In artikel 6.43 lid 5 van de Omgevingsverordening NH2020 is opgenomen dat effecten op het NNN mogelijk zijn onder bepaalde voorwaarden. In het vervolg op deze natuurtoets dient aan deze voorwaarden te worden getoetst. Hiervoor moet onderbouwd worden dat er sprake is van een groot openbaar belang en dat er geen reële alternatieven zijn. Er wordt geadviseerd dit in samenspraak met het bevoegd gezag te doen, omdat het niet zeker is of voor deze ontwikkeling aan deze voorwaarden wordt voldaan.

Indien duidelijk is vastgesteld dat voorgenomen effecten op het NNN mogelijk zijn, dienen deze gelijkwaardig te worden gecompenseerd. Compensatie kan plaatsvinden door fysieke natuurcompensatie op gronden met een andere bestemming dan natuur in de nabijheid van de te compenseren locatie. Als dit niet mogelijk is, kan financiële compensatie plaatsvinden, waarbij eenzelfde oppervlakte als verloren gaat planologisch mogelijk gemaakt wordt (lid 5 en 6). De compensatie moet worden verankerd in hetzelfde of een ander gelijktijdig vast te stellen ruimtelijk plan. Dit ruimtelijk plan bevat als bijlage een toelichting, compensatieplan en een compensatieovereenkomst die is aangegaan tussen de initiatiefnemer en de provincie. De vereisten waaraan deze onderdelen dienen te voldoen, zijn opgenomen in de Omgevingsregeling Noord-Holland 2020 (Provincie Noord-Holland, 2020b). Zie ook paragraaf 6.1.2. De compensatie dient uiterlijk binnen twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit te zijn gerealiseerd, tenzij in een compensatieovereenkomst anders wordt bepaald.

De uitwerking van de compensatieopgave valt buiten de scope de natuurtoets. Om het ruimtelijk plan vast te kunnen stellen, dient deze compensatieopgave in een vervolg verder te worden uitgewerkt.

7 Conclusies en aanbevelingen

7.1 Beschermde gebieden

Natura 2000[3]
Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde (stikstofgevoelige) Natura 2000-gebied 'Kennemerland-Zuid' ligt hemelsbreed op ruim 4 kilometer afstand van het plangebied. Uit de AERIUS berekeningen uitgevoerd voor het project, volgt dat er door inzet van deels emissieloos materieel geen sprake is van een verhoogde depositie van stikstof op Natura 2000-gebieden als gevolg van de aanlegfase van de busbaan.

Natuurnetwerk Nederland
Het plangebied loopt op twee plekken door NNN-gebied 'Haarlemmermeer' en kruist daarnaast op twee plekken de ecologische verbindingszone 'Haarlemmermeer en omgeving'.

Uit de toetsing in hoofdstuk 5 blijkt dat er sprake is van negatieve effecten op NNN-gebied Haarlemmermeer, vooral door ruimtebeslag en in mindere mate door optische- en geluidsverstoring en verlichting op een aantal vereiste ruimtelijke condities. De voorgenomen ontwikkeling heeft geen negatieve impact op de samenhang binnen het NNN van Haarlemmermeer. Het kenmerkende landschapsecologische karakter van het Haarlemmermeer blijft gewaarborgd en het huidig gebruik van het gebied voor extensieve recreatie, zoals wandelen, fietsen en ruitersport, blijft bestaan.

Daarnaast kan de voorgenomen ontwikkeling leiden tot negatieve effecten op de natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving. Er is sprake van een mogelijke minimale ruimtebeslag van de oeverzone door de aanleg van de HOV-brug. De oeverzone kan hierdoor ontoegankelijk worden voor soorten die hier van gebruik maken, zoals de ringslang wezel, hermelijn, bunzing, otter, en boommarter. Dit kan leiden tot aantasting van de connectiviteit van de ecologische verbindingszone. Otters lijken bijvoorbeeld niet graag onder bruggen door te zwemmen. Ze gaan uit het water en gebruiken een helling of loopplank om onder de brug door te komen. Bij de aanleg van de brug dient in het ontwerp rekening gehouden te worden dat er ruimte onder de brug beschikbaar blijft voor deze dieren, door bijvoorbeeld onder de brug een doorlopende oever te maken. Eventuele verlichting van de HOV-brug kan hinder veroorzaken voor de langsvliegende vleermuizen. Daarom is een significant negatief effect op de functie van de ringvaart als vliegroute voor vleermuizen niet uitgesloten. Aan de noordzijde van de N207 – waar de droge dooradering van de ecologische verbinding langs de N207 loopt – zal de busbaan aansluiten op bestaande infrastructuur. Hier is geen sprake van aantasting van de huidige situatie.

Voorgaande betekent dat de voorgenomen ontwikkeling alleen doorgang kan vinden als wordt voldaan aan de eisen die zijn gesteld in artikel 6.43 lid 4 van de Omgevingsverordening NH2020 (i.e. groot openbaar belang, geen reële alternatieven en beperking van effecten). In het vervolg op deze natuurtoets dient aan deze voorwaarden te worden getoetst. Er wordt geadviseerd dit in samenspraak met het bevoegd gezag te doen, omdat het niet zeker is of voor deze ontwikkeling aan deze voorwaarden wordt voldaan.

Indien wordt vastgesteld dat voorgenomen effecten op het NNN vergunbaar zijn, dienen deze effecten gelijkwaardig te worden gecompenseerd. Compensatie kan plaatsvinden door fysieke natuurcompensatie op gronden met een andere bestemming dan natuur in de nabijheid van de te compenseren locatie. Als dit niet mogelijk is, kan financiële compensatie plaatsvinden, waarbij eenzelfde oppervlakte als verloren gaat planologisch mogelijk gemaakt wordt. De uitwerking van de compensatieopgave valt buiten de scope van de natuurtoets. Om het ruimtelijk plan vast te kunnen stellen, dient deze compensatieopgave in een vervolg verder te worden uitgewerkt. De aanleg van de HOV brug en de aansluiting van het tracé met de N207 kan

[3] *Deze beoordeling is aangepast op 08-06-2023 naar de huidige wet en regelgeving rondom stikstof.*

daarnaast worden aangegrepen om in het ontwerp de structuurdiversiteit van de ecologische verbindingszone te verbeteren.

7.2 Beschermde soorten

Beschermde soorten

- Het plangebied biedt mogelijk geschikt leefgebied voor de beschermde steenmarter, bunzing, hermelijn en wezel, vleermuizen, gierzwaluw, algemeen voorkomende broedvogels en platte schijfhoren.
- De voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb voor de steenmarter, bunzing, hermelijn en wezel, vleermuizen, jaarrond beschermde nesten (gierzwaluw, huismus en roofvogels) en platte schijfhoren.
- Nader onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen, gierzwaluw, huismus, roofvogels en het voorkomen van de platte schijfhoren is nodig. Indien er verblijfplaatsen en/of voorkomen worden aangetoond, is er een ontheffing op de Wnb nodig. Er dienen dan alternatieven te worden aangeboden en/of maatregelen te worden genomen om het verstoren en/of doden van individuen te voorkomen.
- Er wordt aangenomen dat de wezel, bunzing en steenmarter en mogelijk ook hermelijn in het gebied voorkomen (zie voor onderbouwing paragraaf 4.3.2). Nader onderzoek is niet nodig. Er is een ontheffing op de Wnb nodig om de voorgenomen ontwikkeling te kunnen uitvoeren. Er dient dan een alternatief leefgebied te worden aangeboden en maatregelen te worden genomen om het doden van individuen te voorkomen.
- De functie van de ringvaart als migratie- en vliegroute voor vleermuizen is een gegeven, dit hoeft niet nog nader te worden onderzocht. In het vervolg op deze natuurtoets dient te worden onderzocht of effecten kunnen worden voorkomen door verlichting boven de ringvaart te vermijden of te beperken (geen verlichting is het beste). Een ontheffing hiervoor is niet makkelijk te verkrijgen. Om een ontheffing te krijgen voor aantasting van de migratie- en vliegroute dient namelijk een alternatief te worden aangeboden, wat in deze situatie moeilijk te realiseren is.
- Door het nemen van voorzorgsmaatregelen kan overtreding van verbodsbepalingen van de Wnb voor algemeen voorkomende broedvogels worden voorkomen.

Overige bijzondere soorten

- Er kunnen bijzondere plantensoorten van de Rode lijst voorkomen langs de ringvaart en het bermtalud van de N207. In het NNN-gebied Haarlemmermeer komt een bijzondere vlindersoort van de Rode lijst voor (Bruin blauwtje). Vanuit de zorgplicht geldt dat hier zorgvuldig mee omgegaan moet worden.
- Er wordt geadviseerd in het bloeiseizoen in kaart te brengen welke planten er groeien op de plek langs de ringvaart waar de brug is voorzien. Indien er bijzondere soorten worden aangetroffen, zou kunnen worden overwogen om deze exemplaren uit te steken en te verplaatsen. Aan de noordzijde van de N207 zal de busbaan aansluiten op bestaande infrastructuur. Hier is geen sprake van aantasting van de huidige situatie en is een inventarisatie van de flora niet nodig.
- Er wordt geadviseerd in het compensatieplan voor de NNN (zie hoofdstuk 5) rekening te houden met het bruin blauwtje, door bijvoorbeeld het compensatiegebied zodanig in te richten dat de waardplant van deze soort er kan groeien.

Zorgplicht en ecologisch werkprotocol

- Vanuit de zorgplicht dienen enkele voorschriften te worden nageleefd, zodat negatieve effecten op algemeen voorkomende flora en fauna zoveel mogelijk worden beperkt.
- Deze voorzorgsmaatregelen (en de mogelijk nog uit een ontheffing voortvloeiende vereisten) dienen als eis richting de aannemer te worden meegegeven, in een ecologisch werkprotocol te zijn uitgewerkt en onder begeleiding van een ter zake kundig ecoloog te worden uitgevoerd.

7.3 Beschermde Houtopstanden

De te kappen houtopstanden zijn beschermd zijn onder de Wnb. Er dient minstens 6 weken voor het kappen van de opstand een kapmelding ingediend te worden bij het bevoegd gezag. Naast deze meldplicht, geldt dan tevens een herplantplicht. De herplant dient binnen 3 jaar na afloop van de kap gerealiseerd te zijn.

Literatuur

- Boonman, M. (2011). Factors determining the use of culverts underneath highways and railway tracks by bats in lowland areas. Lutra 54 (1): 3-16.
- Cylcomedia (2021). Via: https://streetsmart.cyclomedia.com/streetsmart, geraadpleegd 8-09-2021.
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, 2021. Natura 2000 gebieden. https://www.natura2000.nl/gebieden geraadpleegd op 13 januari 2021.
- Natura 2000 (2020). Beschermde natuur in Nederland: soorten en gebieden in wetgeving en beleid. Effectenindicator soorten. https://www.synbiosys.alterra.nl/bij12/effectenindicatorsoorten2016.aspx Geraadpleegd op 18 december 2020.
- NDFF (2020). Nationale Databank Flora en Fauna. https://ndff-ecogrid.nl/ voor het laatst geraadpleegd op 18 maart 2021.
- NDFF (2021). Verspreidingsatlas Dagvlinders – Bruin blauwtje.
- Provincie Noord-Holland (2020). Omgevingsverordening NH2020 https://noord-holland-extern.tercera-ro.nl/MapViewer/ geraadpleegd op 13 januari 2021.
- Provincie Noord-Holland (2021). Natuurbeheerplannnen. https://geoapps.noord-holland.nl/GeoWebP/index.html?viewer=nbp Geraadpleegd op 20 april 2021.
- Provincie Noord-Holland (2021). Advies IGI betreffende ecologische uitgangspunten HOV Lisse – Schiphol.
- Staatsblad (2016). Besluit van 8 december 2016, houdende wijziging van enkele besluiten in verband met de inwerkingtreding van de Wet natuurbescherming. Staatsblad 2016, 513.
- Publicatieblad van de Europese Unie (2010). Richtlijn 2009/147/EG van het Europees Parlement en de Raad van 30 november 2009 inzake het behoud van de vogelstand. Document 32009L0147. Current consolidated version: 26/06/2019.
- Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen (1992). Richtlijn 92/43/EEG van de raad van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna. Document 31992L0043. Current consolidated version: 01/07/2013.
- Vleermuiswerkgroep Nederland (2020). www.vleermuis.net. Geraadpleegd op 22 januari 2021.
- Zoogdiervereniging (2021). Wezel. https://www.zoogdiervereniging.nl/zoogdiersoorten/wezel geraadpleegd op 17 januari 2021.

Bijlage 1 - Omschrijving NNN-gebieden

A.1 Haarlemmermeer (Z13)

Algemene gegevens

Nummer	Z13
Naam gebied	Haarlemmermeer
Regio Natuurbeheerplan 2020	Zuidwest Rijnland
Gemeente	Haarlemmermeer
Overige wettelijke en beleidsmatige gebiedsbeschermingsregimes relevant voor natuur	geen
Gebruik / Functie	Natuur, recreatie
Oppervlakte	225 hectare

Oppervlakte en samenhang

De oppervlakte van het NNN van Haarlemmermeer is 225 hectare, verdeeld over een tweetal clusters van bospercelen en –stroken. De twee clusters liggen ongeveer 2 kilometer uit elkaar met daartussen akkerbouw. De samenhang binnen het NNN van Haarlemmermeer bestaat uit een verbinding tussen de clusters via de IJtocht met een smalle strook met opslag (natuurverbinding ZNV1).



Figuur 0-1. Ligging NNN-gebied Haarlemmermeer en omliggende NNN-gebieden inclusief nummer. Voor een overzicht van de natuurbeheertypen wordt verwezen naar het Natuurbeheerplan.

Deze verbinding loopt door tot het Haarlemmermeerse Bos en Groene Weelde (Z12) in het noorden. Hiermee vormt het NNN-gebied een kleinschalig netwerk van parkachtige bospercelen binnen de Haarlemmermeerpolder. Binnen de clusters is de onderlinge afstand tussen de percelen niet meer dan 250 meter en de percelen zijn tussen de 10 en 40 ha groot.

De samenhang met naastliggende gebieden krijgt vorm via het landschappelijke lint van de liniedijk en ringvaart rond de Haarlemmermeerpolder (ZNV1), die de diverse NNN-gebieden van de Haarlemmermeerpolder verbindt met aangrenzende gebieden zoals de Landgoederen bij Heemstede en Bennebroek (Z5, westen), Houtrakpolder en omgeving (Z8), Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede (Z9), Dijkland (Z10), en de Kagerplassen (zuiden).

Ontstaansgeschiedenis
Het NNN-gebied is onderdeel van het droogmakerijenlandschap van de Haarlemmermeerpolder (fysisch-geografische regio: zeekleigebied). Het Haarlemmermeer strekte zich als grote waterpartij uit tussen Haarlem en Leiden en is halverwege de 16de eeuw drooggelegd. De droogmakerij heeft een grootschalig, geometrisch en open karakter met een strakke en ruime verkaveling en ligt laag in het landschap (circa 5 meter onder NAP). Door de drooglegging kwam de vruchtbare zeekleibodem beschikbaar voor grootschalige akkerbouw. Daarnaast hebben snel groeiende woonkernen, glastuinbouw, bedrijventerreinen en Schiphol het huidige landschap van de Haarlemmermeerpolder sterk beïnvloed. Een deel van de akkerbouwgronden is vanaf circa 2003 omgevormd tot kruiden- en faunarijk grasland of bos en aangewezen als NNN-gebied.

Abiotische en ruimtelijke karakteristiek
De percelen liggen op een bodem die bestaat uit kalkrijke (lichte) klei en hebben een drooglegging van een meter in de zomer tot anderhalve meter in de winter. De percelen liggen als kralen rond de IJtocht en onderbreken de openheid van de open akkerlanden. Op enkele plaatsen rond de IJtocht is sprake van een moerassige zone met een wat ruiger karakter.

Huidig gebruik
Het gebied biedt, naast natuur, ruimte aan extensieve recreatie, zoals wandelen, fietsen en ruitersport. Vooral het Venneperhout is een belangrijk uitloopgebied voor onder meer Nieuw-Vennep. De overige delen worden extensiever gebruikt.

Kernkwaliteiten
Op basis van het voorgaande worden in de Haarlemmermeer de volgende ecologische kernkwaliteit onderscheiden: Besloten bos- en parklandschap met recreatief gebruik.

A.2 Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*)

Algemene gegevens

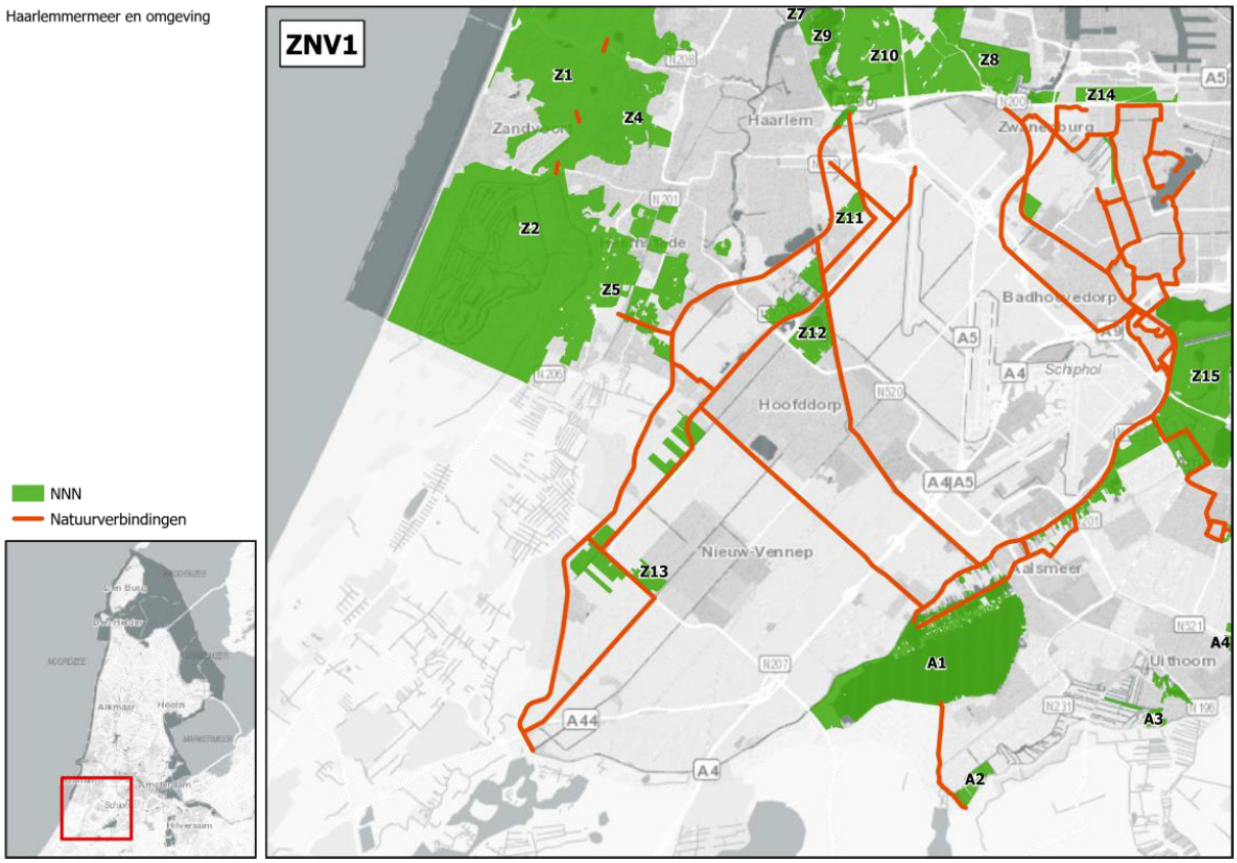
Nummer	ZNV1
Naam natuurverbinding	Haarlemmermeer en omgeving
Lengte verbinding	74 km
Regio Natuurbeheerplan 2020	Zuid/West Rijnland, Amstel, Gooi & Vecht
Overige wettelijke en beleidsmatige gebieds-beschermingsregimes relevant voor natuur	• KRW-lichamen: NL13_25 (Vaart Haarlemmermeerpolder), NL13_40 (Westelijk deel Ringvaart Haarlemmermeer), NL13_42 (Noordelijk deel Ringvaart Haarlemmermeer), NL13_47 (Trekvaart systeem), NL13_41 (Oostelijk deel Ringvaart Haarlemmermeer), NL13_16 (Spaarne, Mooie Nel en Liede)
	• UNESCO Werelderfgoed (Stelling van Amsterdam)
Eigendom / beheer	Diversen

Oppervlakte en samenhang

Deze overwegend natte natuurverbinding bestaat uit 74 kilometer lang netwerk van watergangen tussen de Kagerplassen, Westeinderplassen en de Haarlemmerliede. Watergangen behorende tot dit netwerk zijn onder andere de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, Nieuwkerkertocht, IJtocht, Bennerbroekertocht en Voorkanaal.

De noord-zuid georiënteerde watergangen verbinden grofweg de natte natuur uit de Kagerplassen met de grotere NNN-gebieden Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede (Z9). West-oost georiënteerde zijtakken van de verbinding verbinden droge natuur met Westeinderplassen, Molenpoel en Schinkelbos (A1) en Landgoederen bij Heemstede en Bennebroek (Z5). Tussengelegen aangrenzende gebieden zijn Haarlemmermeer (Z13), Haarlemmermeersebos en Groene Weelde (Z12) en Eendenkooi Vijfhuizen (Z11). Bij de Westeinderplassen sluit de verbinding aan op een andere natuurverbinding (ANV1) richting de polders ten zuiden van Amsterdam.

De verbinding kruist een aantal provinciale wegen en snelwegen en ligt voor een groot deel parallel aan een provinciale weg. De verbinding ligt deels in steden en ligt voor een groot deel ingekneld tussen verschillende steden.



Figuur 0-2. Ligging natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving en omliggende NNN-gebieden inclusief nummer. Voor een overzicht van de natuurbeheertypen wordt verwezen naar het Natuurbeheerplan.

Karakteristiek en gebruik

De natuurverbinding moet een ecologische verbinding vormen tussen een aantal grote, waterrijke natuurgebieden in Zuid-West Rijnland en de Amstel, Gooi en Vechtstreek, waaronder de Westeinderplassen, Kagerplassen, Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede. De natuurgebieden rondom de Liede herbergen populaties van Noordse woelmuis en waterspitmuis, een grote kolonie lepelaars en bijzondere veenmosrietlandvegetaties. De natuurverbinding moet daarnaast een schakel vormen tussen de natte gebieden en de meer droge natuur op de landgoederen bij in de binnenduinrand, en vormt op die manier een uitwisselingsmogelijkheid voor soorten als de boommarter. De Westeinderplassen herbergt de laatste natuurlijke populatie van de Europese meerval in heel West-Europa. De natuurverbinding biedt potentie voor verspreiding van de soort naar andere waterrijke gebieden.

De huidige natuurverbinding bestaat hoofdzakelijk uit natte verbindingen. De natte verbindingen bestaan uit bredere wateren zoals ringvaarten en brede sloten met op de oever grasland en aangekoppeld op (ondiepe) plasjes en moeraszones. De oever is vaak steil en smal door aangrenzende woningen en wegen. De droge verbindingen richting het oosten bestaan uit bomenrijen afgewisseld met grasland, voor een groot deel langs een provinciale weg en dwars door stedelijk gebied.
De ringvaart is een provinciale vaarweg en ook in de bredere watergangen zal veel recreatievaart zijn. Een deel van de water wordt ook gebruikt voor hengelsport.

Doelsoorten, doelgemeenschappen en algemene natuurkwaliteiten

Op basis van de karakteristiek en ambitie van de natuurverbinding en op basis van de actuele en potentiële natuurwaarden in de NNN-gebieden waarvoor de natuurverbinding een functie heeft, worden hierna de

belangrijke doelsoorten, doelgemeenschappen algemene natuurkwaliteiten benoemd. Deze zijn bepalend voor de gewenste inrichting van de natuurverbinding en de kwetsbaarheid voor ruimtelijke ingrepen.

Doelsoorten en doelgemeenschappen
Op basis van watersysteemkenmerken wordt het water getypeerd als brasem-snoekbaars viswater. De brede watergangen zijn van belang voor migrerende soorten, waaronder de otter, die kunnen rusten in de aangesloten moeraszones en kleinere wateren. Deze vormen ook leefomgeving voor de ringslang, al is deze actueel nog niet aanwezig. De ringvaart staat in verbinding met het verder noordelijk gelegen Noordzeekanaal, waardoor de vaart toegankelijk is voor trekvissen.

Algemene natuurkwaliteiten
De natuur in aangrenzende NNN-gebieden bestaat hoofdzakelijk uit graslanden, parkbossen en plassen. Over het algemeen bestaat de verbinding heel beperkt uit structuurrijke vegetatie, behalve ter hoogte van aangrenzende gebieden. De droge verbindingen liggen deels langs wegen die zijn opgehoogd met kalkrijk duinzand. Dit resulteert in een bijzondere vegetatie met onder andere tijm, marjolein en bijenorchis.

Voor de verspreiding van amfibieën (waaronder groene kikkercomplex, bruine kikker en kleine watersalamander) en zoetwatervissen vormt het water een verbindend element. De oeverzone is leefgebied voor kleine marterachtigen en andere algemene kleine zoogdieren (waaronder egel en muizen). De (bredere) riet- en moeraszones zijn van belang als broedgebied en migratieroute voor algemene moeras- en rietvogels (zoals rietzanger en kleine karekiet). Voor vleermuizen, zoals watervleermuis, zijn de wateren en oeverstructuren van belang als foerageergebied en vliegroute.

Streefbeeld
Het streefbeeld voor de verbinding kan worden omschreven als een *netwerk van brede watergangen en oeverstroken met aanliggende moerassen en open water, welke veilig leefgebied en een veilige migratieroute vormt voor de doelsoorten/ doelgemeenschappen*. Onderstaand worden de vereiste condities geschetst. Deze vormen een voorwaarde voor de ecologische functionaliteit van de verbinding en het behalen van het streefbeeld.

Structuur
Een hoge structuurdiversiteit, met schuilgelegenheden voor bijvoorbeeld moeras- en rietvogels of kleine zoogdieren, is vereist. Een natuurlijke, aaneengesloten oeverzone en/of voldoende faunauittreedplaatsen maken het mogelijk dat dieren in en uit het water komen. Beheeraspecten:

- Bij ongewenste struweel- en ruigtevorming maaien van de vegetatie.
- Gefaseerd maaien van de riet- en oeverplanten
- Maai- en baggertijdstip afstemmen op de doelsoorten

Milieu- en watercondities
De rietruigte vormt een element van het natte klei- en veenlandschap. De (water)bodems zijn zeer nat, voedselrijk en matig zuur tot neutraal. De watergangen worden gekenmerkt door matig-voedselrijk, licht troebel water met redelijk veel golfslag en stroming door vaarbeweging. Hierdoor kan alleen de oevervegetatie tot ontwikkeling komen en blijft ondergedoken vegetatie achterwege. Een (zo) natuurlijk fluctuerend waterpeil in combinatie met afgevlakte oevers en een goede waterkwaliteit zijn essentieel voor een goede kwaliteit oevervegetaties en wateren.

Ruimtelijke condities
Op de oever groeit meestal een smalle strook oevervegetatie in de vorm van riet. Aanwezigheid van voldoende brede (natuurvriendelijke) oevers, in de vorm van rietruigtes langs de watergang of een verlandingszone met kruidenrijke moerasvegetatie op overgang tussen extensief grasland en watergang, is

vereist. Ook een directe verbinding met nabijgelegen wateren en natuurgebieden is essentieel. Voldoende connectiviteit en continuïteit van geschikt habitat, in de vorm van aaneengesloten rietvegetaties en open water, is vereist voor de doelsoorten en doelgemeenschappen, waaronder meervleermuis en Noordse woelmuis. Onderbrekingen in de vorm van wegen, aanlegsteigers en andere obstakels vormen hierin mogelijk een belemmering. Nachtelijke donkerte is vereist voor vleermuizen, maar ook bijvoorbeeld voor insecten. Daarnaast geldt donkerte in het algemeen als een belangrijke kwaliteit (en randvoorwaarde). Verstoring van onder meer vogels, in de vorm van geluid en beweging, dient zo veel mogelijk voorkomen te worden.

Indicatie actuele situatie

Onderstaande tabel geeft een indicatie van de aanwezigheid van harde obstakels, welke een mogelijk knelpunt vormen in het functioneren van de natuurverbinding als een continue migratieroute en leefgebied.

Ontwikkelingspotenties

Verbetering van de continuïteit, bijvoorbeeld door aanleg van meer stapsteengebieden langs de verbinding, biedt kansen voor versterking van de natuurfunctie.

Tabel 0-1. Een overzicht van de aanwezigheid van harde obstakels, welke een mogelijk knelpunt vormen in het functioneren van de natuurverbinding als een continue migratieroute en leefgebied. Bron: Provincie Noord-Holland (2021).

Obstakels	Mogelijke barrièrewerking aanwezig?	Toelichting
Infrastructuur (o.a. hoofdwegen, spoorlijnen)	X	O.a. A4, A44, N205, N207, spoorlijn, Polderbaan Schiphol
Kunstwerken (o.a. bruggen, sluizen)	X	O.a. 380 kV leiding
Stedelijke bebouwing	X	O.a. Lisse, Hoofddorp
Bedrijventerrein / industrie	X	O.a. Lisse, Rijsenhout
Glastuinbouw		
'Intensief' recreatief gebruik (o.a. vissteigers, jachthavens, etc.)	X	
Woonboten	X	O.a. langs de Vijfhuizerdijk, Vijfhuizen
Ongeschikte inrichting / grondgebruik (o.a. oevers met harde beschoeiing, beplantingen met onvoldoende dekking en/of variatie, grote onderbrekingen in geleidende structuren zoals bomenrijen en moerasoevers en onoverbrugbare trajecten door te intensief (agrarisch) grondgebruik).	X	

Bijlage 2 - De relevante regelgeving in de Omgevingsverordening NH2020 t.a.v. NNN

In de Omgevingsverordening NH2020 is voor ruimtelijke ontwikkelingen in het Natuurnetwerk het volgende opgenomen (artikel 6.43):

1. De wezenlijke kenmerken en waarden als bedoeld in dit artikel zijn vastgelegd in bijlage 5.
2. Een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen strekt in ieder geval tot de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden.
3. Het ruimtelijk plan stelt in ieder geval regels in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden. Bij het stellen van deze regels moeten de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden in acht worden genomen.
4. Het ruimtelijk plan maakt geen nieuwe activiteiten mogelijk die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen, of van de samenhang tussen die gebieden.
5. In afwijking van het vierde lid kan het ruimtelijk plan nieuwe activiteiten mogelijk maken, indien:
   a) er sprake is van een groot openbaar belang;
   b) er geen reële alternatieven zijn; en
   c) de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.
6. Gedeputeerde Staten kunnen de begrenzing van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen wijzigen:
   a) ten behoeve van een verbetering van de samenhang of een betere ruimtelijke inpassing van het Natuurnetwerk Nederland, voor zover:
      i. de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbinding worden behouden; en
      ii. de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland ten minste gelijk blijft; of
   b) ten behoeve van een kleinschalige ontwikkeling, voor zover:
      i. de aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden en de samenhang van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbinding beperkt is;
      ii. de ontwikkeling per saldo gepaard gaat met een versterking van de wezenlijke kenmerken en waarden van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbinding, of een vergroting van de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland; en
      iii. de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland ten minste gelijk blijft; of
   c) ten behoeve van de toepassing van het vijfde lid.
7. Gedeputeerde Staten kunnen de begrenzing van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland en het werkingsgebied natuurverbindingen wijzigen ter verbetering van kennelijke onjuistheden.
8. Gedeputeerde Staten kunnen nadere regels stellen aan de toelichting van het ruimtelijk plan en aan de wijze van compensatie als bedoeld in het vijfde lid, aanhef en onder c.

Lid 1
De wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN-gebieden zijn neergelegd in bijlage 5 (Wezenlijke kenmerken en waarden natuurnetwerk Nederland provincie Noord-Holland) bij de verordening en zijn daarmee door PS vastgesteld. Deze wezenlijke kenmerken en waarden moeten in acht worden genomen bij het vaststellen van ruimtelijke plannen voor NNN-gebieden. Dit betreft een harde, absolute doorwerking. Afwijken is niet mogelijk. In bijlage 5 van de verordening wordt een nadere toelichting gegeven op het begrip wezenlijke kenmerken en waarden.

Lid 2
Het tweede lid bepaalt dat ruimtelijke plannen die van toepassing zijn op het NNN moeten in ieder geval strekken tot de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de gebieden die tot het NNN behoren.

Lid 3
In het derde lid wordt hieraan voor gemeenten de verplichting gekoppeld om in een ruimtelijk plan in ieder geval regels te stellen in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden. Bij het stellen van deze regels moeten de wezenlijke kenmerken en waarden – die zijn opgenomen in bijlage 5 bij de verordening – in acht worden genomen. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 2.10.3 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

Leden 4 en 5
Met het vierde en vijfde lid wordt invulling gegeven aan artikel 2.10.4 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Tezamen vormen zij de weerslag van het 'nee, tenzij-beginsel'. Het derde lid bevat het beschermingsregime dat in een ruimtelijk plan moet worden opgenomen. Een ruimtelijk plan mag geen nieuwe activiteiten mogelijk maken die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van de oppervlakte van het NNN of de natuurverbindingen, of van de samenhang tussen die gebieden.

Het begrip 'significante aantasting' is afkomstig uit het Barro. Wat een significante aantasting is, kan niet op voorhand worden gezegd. Dat hangt af van de aard van de beoogde activiteit, van de wezenlijke kenmerken en waarden van het desbetreffende gebied en van de grootte en de draagkracht van het gebied. In een klein gebied met hoge waarden kan een kleine aantasting al significant zijn. In een groot gebied met lagere waarden zal dit minder snel het geval zijn.
Volgens de toelichting bij het Barro kunnen bijvoorbeeld de volgende ruimtelijke initiatieven significante gevolgen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied:

- aanleg van nieuwe en uitbreiding van bestaande woningbouw, bedrijven en andere opstallen;
- (uitbreiding van agrarische bedrijven is in sommige gevallen wel mogelijk indien dat noodzakelijk is voor de natuurbeheerfunctie van het bedrijf);
- aanleg van nieuwe infrastructuur of uitbreiding van bestaande infrastructuur;
- vestiging van nieuwe en uitbreiding van bestaande intensieve veehouderijbedrijven en glastuinbouwbedrijven;
- nieuwe voorzieningen voor en omvangrijke uitbreiding van permanente verblijfsrecreatie (waaronder bungalowparken), 'leisurecentra' en attractieparken;
- ontgrondingen ten behoeven van oppervlaktedelfstofwinning;
- aanleg en bouw van afvalstort;
- bouw of uitbreiding van drijvende objecten;
- opstelling van windturbines.

De verordening respecteert wat in geldende ruimtelijke plannen is toegestaan (eerbiedigende werking). In het vierde lid is namelijk bepaald dat een ruimtelijk plan geen nieuwe activiteiten met significante nadelige gevolgen mogelijk maakt. Bestaande activiteiten zijn dus wel toegestaan. Of sprake is van bestaande activiteiten moet worden bepaald aan de hand van het begrip bestaand, zoals gedefinieerd in bijlage 1 bij de omgevingsverordening. Hieronder vallen ook bestaande activiteiten.

Artikel 6.43 is hierdoor alleen van toepassing op nieuwe activiteiten die nog niet in ruimtelijke plannen zijn toegestaan. Dit betekent dat de ontwikkelmogelijkheden van een agrarisch bedrijf, een recreatiewoning en een niet-agrarisch bedrijf die zijn opgenomen in een geldend ruimtelijk plan, in stand blijven.

Met “per saldo” in het vierde lid is geregeld dat combinaties van activiteiten die op gebiedsniveau niet leiden tot een significante aantasting van het natuurnetwerk Nederland wel kunnen worden toegestaan. Dit heeft tot gevolg dat een ruimtelijk plan een combinatie van activiteiten, die per saldo niet leiden tot een significante aantasting van het natuurnetwerk Nederland, mogelijk kan maken. Dit veronderstelt wel dat de betrokken activiteiten in samenhang op hun effecten moeten worden beoordeeld. Gaat het om activiteiten die vallen binnen de reikwijdte van verschillende ruimtelijke plannen dan is van belang dat de effectbeoordeling in gezamenlijkheid zal plaatsvinden. Dit kan bijvoorbeeld in het kader van een integrale gebiedsvisie.

Het vijfde lid bevat de uitzondering op het verbod van het vierde lid. Onder de cumulatieve voorwaarden die in het vijfde lid zijn opgenomen, mag een ruimtelijk plan wel nieuwe activiteiten mogelijk maken die per saldoleiden tot een significante aantasting van het NNN. Deze voorwaarden zijn:

a) er is sprake van een groot openbaar belang;
b) er zijn geen reële alternatieven, en;
c) de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten worden gelijkwaardig gecompenseerd.

Wat onder groot openbaar belang moet worden verstaan staat in de algemene toelichting over dit begrip.

Lid 6
Het achtste lid bevat bepalingen ten aanzien van de mogelijkheden die Gedeputeerde Staten hebben om de begrenzing van het NNN of de natuurverbindingen te wijzigen. Bij deze mogelijkheden is woordelijk aangesloten bij artikel 2.10.5 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Er wordt onderscheid gemaakt tussen herbegrenzing om ecologische redenen (onder a), herbegrenzing ten behoeve van een kleinschalige ontwikkeling (onder b) en herbegrenzing ten behoeve van de compensatie op grond van het vierde lid (onder c). Herbegrenzing op ecologische gronden dient bij te dragen aan verhoging van de wezenlijke kenmerken en waarden of de abiotische randvoorwaarden of potenties daarvoor of het robuuster maken van het netwerk (opheffen versnipperde gebieden, aanleg stapstenen tussen gebieden) en aan de realisatiekans (draagvlak).

Lid 7
Dit zevende lid bevat een bevoegdheid voor Gedeputeerde Staten om kennelijke onjuistheden te verbeteren in de begrenzing van NNN en natuurverbindingen. Het gaat hierbij om technische correcties, niet om beleidsinhoudelijke wijzigingen.

Lid 8
In het achtste lid is geregeld dat Gedeputeerde Staten nadere regels kunnen stellen ten aanzien van de compensatie als bedoeld in het vierde lid. Deze nadere regels zijn vastgelegd in de Omgevingsregeling Noord-Holland 2020.

Groot openbaar belang en reële alternatieven
In de Omgevingsverordening NH2020 staat hierover het volgende:

“Er is voor gekozen om dit begrip niet te definiëren, omdat het per geval en per locatie kan verschillen of een project of ontwikkeling als groot openbaar belang kan worden aangemerkt. Bij de beantwoording van de vraag of sprake is van een groot openbaar belang is relevant of het belang een zekere maatschappelijke waarde vertegenwoordigt. Dit belang moet naar aard en omvang voldoende zwaarwegend zijn om de toelating van een project of ontwikkeling te rechtvaardigen. Dit betekent dat het in ieder geval moet gaan om een algemeen belang en dus niet om een puur particulier of individueel belang.

Verder kan van een groot openbaar belang sprake zijn als met de ontwikkeling beleidsdoelen worden bereikt. In eerste instantie kan worden gedacht aan fundamentele belangen, zoals veiligheid, gezondheid,

natuur en milieu (denk aan drinkwaterbescherming, bescherming tegen hoogwater), maar ook verkeersveiligheid en leefbaarheid. Hierbij dient in voorkomende gevallen naar de verhouding tussen het te beschermen belang en het groot openbaar belang gekeken worden. Als omwille van een groot openbaar belang wordt afgeweken van de regels uit deze verordening, dan dient dit groot openbaar belang, alsook de mate van inbreuk op het door de betreffende regels beschermde provinciale belang, zorgvuldig te worden gemotiveerd onder verwijzing naar bovengenoemde beleidsdoelen en (zo nodig) een deugdelijk onderzoek.

Als sprake is van een groot openbaar belang, rechtvaardigt dit niet direct de uitzondering op de regel. Er moet ook nog worden bekeken of er geen reële alternatieven zijn. Een reëel alternatief kan zowel gaan om een alternatieve locatie voor de ontwikkeling of een alternatieve ontwikkeling. Alleen als er geen reële alternatieven zijn, geldt de uitzondering op de regels. Het gebrek aan alternatieven moet zorgvuldig worden gemotiveerd in het ruimtelijk besluit dat de ontwikkeling mogelijk maakt.

Tot slot geldt dat de ingreep zo min mogelijk schade/risico mag opleveren ten aanzien van het beschermde provinciaal belang en dat overblijvende schade wordt gecompenseerd. Wederom geldt hier een motiveringsplicht. Specifiek over de aantasting van monumentale dijklichamen ten behoeve van dijkversterking is bij de totstandkoming van de Omgevingsverordening de vraag gesteld of het regime voor het verkrijgen van een vergunning op grond van een groot openbaar belang strenger is geworden ten opzichte van de Erfgoedverordening. Zoals gezegd is dat niet beoogd. In de uitspraak over het projectplan Waterwet Versterking Markermeerdijken overwoog de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State dat uit de Erfgoedverordening niet de verplichting volgt om in het geval er een alternatief aanwezig is dat minder ingrijpend is voor het desbetreffende provinciale monument, altijd voor dat alternatief te kiezen. Een dergelijke verplichting zou een reëel en integraal dijkversterkingsproject, waarin recht wordt gedaan aan alle relevante belangen, onmogelijk maken, omdat dan immers altijd gekozen zou moeten worden voor het voor het monument minst ingrijpende alternatief, hoe onrealistisch of ongewenst dat alternatief - gelet op bijvoorbeeld de kosten, technische mogelijkheden of andere zwaarwegende belangen zoals naastgelegen Natura 2000-gebieden - ook is (uitspraak van 22 april 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1125). Deze lijn kan wat ons betreft onder de Omgevingsverordening worden voortgezet." (p.105, Provincie Noord-Holland, 2020a).

Wezenlijke kenmerken en waarden

De wezenlijke kenmerken en waarden (hierna: wkw) zijn in hoofdstuk 1 van "Wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in Noord-Holland"[4] als volgt omschreven: "De wkw van het NNN in Noord-Holland bestaan (op deelgebiedsniveau) uit de aanwezige actuele en potentiële natuurwaarden waarvoor de provincie op (inter)nationaal of regionaal niveau een grote (beleidsmatige) verantwoordelijkheid draagt, inclusief alle noodzakelijke abiotische en ruimtelijke condities voor deze natuurwaarden."

A.1 Compensatie

De regelgeving voor natuurcompensatie voor NNN is verankerd in de Omgevingsregeling Noord-Holland 2020 (Provincie Noord-Holland, 2020b). Hieronder worden de relevante artikelen weergegeven.

Artikel 2.4 Compensatie algemeen

1. Voor zover een ruimtelijk plan voorziet in een nieuwe activiteit overeenkomstig artikel 6.43, vijfde lid, of een nieuwe ontwikkeling overeenkomstig artikel 6.46, achtste lid, van de verordening, maakt dat ruimtelijk plan mogelijk dat de initiatiefnemer daarvan fysieke maatregelen neemt ter compensatie van de schade aan het Natuurnetwerk Nederland, een natuurverbinding of aan een Bijzonder provinciaal landschap.

[4] *Wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in Noord-Holland. Deze beschrijvingen van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN maken onderdeel uit van de Omgevingsverordening, paragraaf 6.4.1.*

2. Voor zover de fysieke maatregelen als bedoeld in het eerste lid niet in het ruimtelijk plan mogelijk kunnen worden gemaakt, blijkt uit de toelichting van het ruimtelijk plan hoe en wanneer de fysieke maatregelen dan wel planologisch worden geregeld en dat het bevoegde gezag daaraan medewerking zal verlenen.
3. In het geval de fysieke maatregelen ter compensatie van schade aan het Natuurnetwerk Nederland als bedoeld in het eerste lid worden genomen binnen het Natuurnetwerk Nederland, dient daarnaast in het ruimtelijk plan op eenzelfde oppervlak als verloren gaat door de activiteit, dat nog niet is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland, de ontwikkeling van natuur planologisch mogelijk te worden gemaakt. Voor zover dit niet mogelijk is in het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, blijkt uit de toelichting van dat ruimtelijk plan hoe en wanneer deze ontwikkeling van natuur dan wel planologisch wordt geregeld en dat het bevoegd gezag daaraan medewerking zal verlenen.
4. Uit de toelichting van het ruimtelijk plan als bedoeld in het eerste lid, blijkt dat de fysieke maatregelen ter compensatie van de aantasting van een natuurverbinding zodanig plaatsvinden dat de functie van de natuurverbinding, zoals omschreven in de wezenlijke kenmerken en waarden in een bijlage van de verordening, in stand blijft.
5. In afwijking van het eerste lid en tweede lid, kan de schade aan het Natuurnetwerk Nederland of de schade aan een Bijzonder provinciaal landschap waar de kernkwaliteit habitat voor weidevogels van toepassing is, voorafgaand aan de ontwikkeling financieel worden gecompenseerd indien:
   a) fysieke maatregelen niet mogelijk zijn, of;
   b) het gebied dat wordt aangetast door een activiteit als bedoeld in het eerste lid niet groter is dan:
      a. 0,5 hectare in het geval van Natuurnetwerk Nederland, of;
      b. 5 hectare in het geval van een Bijzonder provinciaal landschap, voor zover de kernkwaliteit habitat voor weidevogels van toepassing is.
6. In aanvulling op het vijfde lid dient bij financiële compensatie in het kader van het Natuurnetwerk Nederland op eenzelfde oppervlak als verloren gaat door de activiteit, dat nog niet is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland, de ontwikkeling van natuur planologisch mogelijk te worden gemaakt. Indien dat niet mogelijk is in het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, blijkt uit de toelichting van dat ruimtelijk plan hoe en wanneer dat dan wel planologisch wordt geregeld en dat het bevoegd gezag daaraan medewerking zal verlenen.
7. Financiële compensatie als bedoeld in het vijfde lid vindt plaats in de vorm van een bijdrage zoals bepaald in artikel 2.9 aan de provincie Noord-Holland die wordt gestort in de provinciale reserve Groen of de reserve Landschap.

Artikel 2.5 Compensatie Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen

Uit de toelichting op een ruimtelijk plan als bedoeld in artikel 2.4, eerste lid, blijkt dat de fysieke maatregelen ter compensatie van de aantasting van het Natuurnetwerk Nederland:

a) plaatsvinden buiten het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland op een locatie die bijdraagt aan de versterking van de samenhang van het netwerk, of, indien aannemelijk is dat fysieke maatregelen buiten het Natuurnetwerk Nederland niet mogelijk zijn, in nog niet gerealiseerde delen van het Natuurnetwerk Nederland;
b) plaatsvinden in de nabijheid van het aangetaste gebied tenzij aantoonbaar is dat dit niet mogelijk is;
c) plaatsvinden in een gebied dat minimaal gelijk is aan de oppervlakte van het aangetaste gebied;
d) de aangetaste wezenlijke kenmerken en waarden compenseren; en
e) tenminste de inrichting van het gebied ten behoeve van de ontwikkeling van de gewenste natuur en ontwikkelingsbeheer van die natuur voor een duur van tenminste 5 jaar, en in geval van bos 10 jaar, omvatten.

Artikel 2.7 Compensatieplan

De toelichting op een ruimtelijk plan als bedoeld in artikel 2.4, eerste tot en met vierde lid, waarin fysieke maatregelen worden bepaald, omvat een compensatieplan dat voldoet aan de volgende eisen:

a. het plan bevat een kaart van een schaalniveau niet groter dan 1:10.000 waarop de locatie waar de fysieke maatregelen plaatsvinden staat aangegeven;
b. de fysieke maatregelen zijn concreet beschreven;
c. in het plan is aangegeven op welke momenten Gedeputeerde Staten de voortgang kunnen beoordelen;
d. het plan bevat een tijdschema voor realisatie van de compensatie waaruit blijkt dat initiatiefnemer de compensatie uiterlijk binnen twee jaar na de start van de uitvoering van de compensatieplichtige activiteit realiseert, tenzij in een compensatieovereenkomst als bedoeld in artikel 2.8 anders wordt bepaald; en
e. het plan beschrijft het jaarlijkse beheer van het gebied en de voorwaarden waaraan een beheerder moet voldoen.

Artikel 2.8 Compensatieovereenkomst

1. Een ruimtelijk plan als bedoeld in artikel 2.4, eerste tot en met zesde lid, bevat als bijlage een compensatieovereenkomst die is aangegaan tussen de initiatiefnemer en de provincie.
2. In een compensatieovereenkomst als bedoeld in het vorige lid is ten minste opgenomen:
   a. welke rollen en verantwoordelijkheden de betrokken partijen hebben;
   b. een financiële onderbouwing waaruit blijkt dat de uitvoering van de fysieke maatregelen is zeker gesteld en niet wordt gefinancierd uit middelen die beschikbaar zijn op grond van een subsidieregeling;
   c. de termijn waarbinnen de uitvoering van compensatie moet zijn afgerond;
   d. een boeteclausule die van toepassing is bij het niet, niet tijdig of onvolledig uitvoeren van de compensatie tenzij sprake is van een overeenkomst tussen overheden;
   e. de verplichting om te melden wanneer de uitvoering van de compensatiemaatregelen starten;
   f. de verplichting om Gedeputeerde Staten jaarlijks te informeren over de voortgang.
3. Voor het verschuldigd zijn van een boete als bedoeld in het vorige lid is geen ingebrekestelling nodig.
4. Het boetebedrag wordt gestort in de provinciale reserve Groen of de reserve Landschap. Het boetebedrag is op het moment van vaststelling ten minste gelijk aan 150 procent van alle directe en indirecte kosten die samenhangen met de betrokken compensatie.

Artikel 2.9 Financiële compensatie

1. Financiële compensatie als bedoeld in artikel 2.4, vijfde lid, omvat voor het Natuurnetwerk Nederland de volgende kostenelementen:
   a. kosten van de aanschaf van vervangende grond;
   b. kosten van de basisinrichting;
   c. kosten van ontwikkelingsbeheer gedurende de ontwikkelingstijd, afhankelijk van het type natuur dat wordt ontwikkeld;
   d. kosten voor de planontwikkeling en planuitvoering, deze zijn bepaald op 20 procent van de kosten genoemd bij a, b en c.
2. Financiële compensatie als bedoeld in artikel 2.4, vijfde lid, omvat voor een Bijzonder provinciaal landschap, voor zover daar de kernkwaliteit habitat voor weidevogels van toepassing de volgende kostenelementen:
   a. de kosten voor 30 jaar actief weidevogelbeheer voor een gebied dat minimaal gelijk is aan de oppervlakte van het aangetaste weidevogelleefgebied rekening houdende met een jaarlijkse rustperiode in de nestfase waarin agrarische werkzaamheden niet zijn toegestaan jaarlijks van 1 april tot en met 15 juni;
   b. de kosten voor de planontwikkeling en planuitvoering, deze zijn bepaald op 20 procent van de kosten genoemd bij a.

Bijlage 3 – Natuurtoets Noordelijke ontsluiting IJs- en Skeelerclub Lissebroek

Oplegnotitie Wet natuurbescherming

Aan:	Thad van der Bruggen
Van:	Martijn Korthorst, Projectleider ecologie van Natuurlijke zaken
Datum:	27 -6 - 2023
Betreft:	Tracé busbaan HOV Noordwijk - Schiphol *Aanvulling Natuurtoets (RHDHV, 22 september 2021) vanwege aanvulling van het plangebied met de noordelijke ontsluitingsweg.*

Aanleiding

De Duin- en Bollenstreek is een drukke regio waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is gekozen voor een Hoogwaardig Openbaarvervoer Verbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor is er een betere, snellere en frequente verbinding op het traject Noordwijk-Schiphol. Tussen P+R Getsewoud en Lisse is een nieuw tracé en nieuw te realiseren HOV-brug nodig om deze vanuit het Zuidtangent te verbinden met de rest van de infrastructuur. Voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) beschermde soorten, gebieden en houtopstanden (Natura 2000) alsook het Natuurnetwerk Nederland. In 2021 is een Natuurtoets (RHDHV, 22 september 2021) opgesteld om te bepalen of de voorgenomen ingreep kan leiden tot overtredingen van de vigerende natuurwetgeving en -beleid.

Voorliggende notitie is een aanvulling op de bestaande natuurtoets omdat er sprake is van een toevoeging aan het plangebied die niet in de natuurtoets is meegenomen, namelijk de *noordelijke ontsluitingsweg* (figuur 1-1).

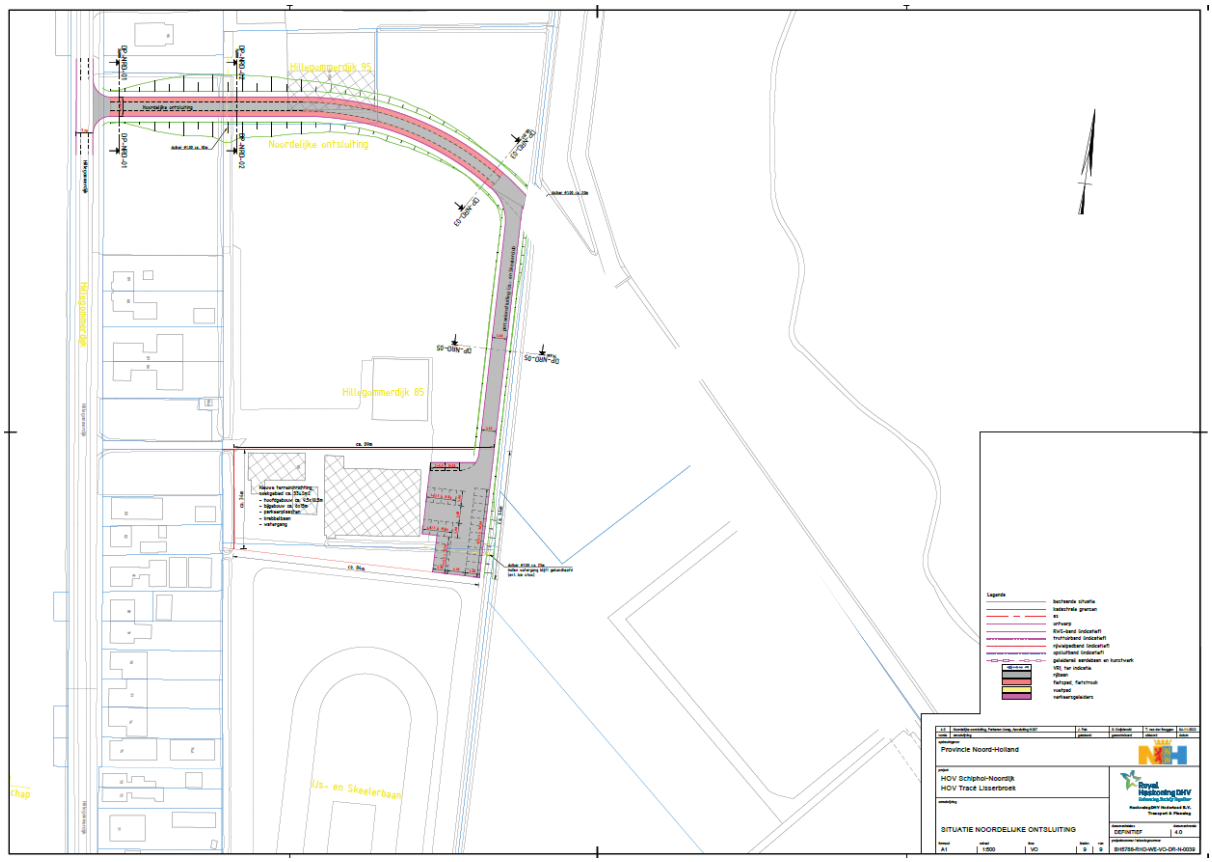
Plangebied noordelijke ontsluitingsweg

Het *noordelijke ontsluitingsweg* ligt ten noorden van de bebouwing van Lisserbroek net ten noorden van de skeeler- en ijsclub (figuur 1-1). De noordelijke ontsluiting verbindt de percelen Hillegommerdijk 49 en de IJs- en Skeelerclub met de Hillegommerdijk.

Foto's 1 t/m 6 geven een indruk van het plangebied van de noordelijke ontsluitingsweg. Het bestaat uit de volgende deelgebieden.

- grasland
- tuinbouwgrond voor bloementeelt
- een opslagloods
- braakliggend tuinbouwgrond
- een rij zwarte elzen

Oplegnotitie Wet natuurbescherming



*Figuur **Fout! Geen tekst met de opgegeven stijl in het document.**1-1: Noordelijke ontsluitingsweg HOC Schiphol-Noordwijk (RHDHV, 4-11-2022)*



De ontsluiting van de Hillergommerdijk 49 is deels gelegen in een weiland en een houtwal bestaande uit jonge zwarte elzen. De ontsluitingsweg komt parallel aan de watergang te liggen, op enkele punten doorsnijdt het de watergang.

Oplegnotitie Wet natuurbescherming



De ontsluitingsweg doorsnijdt een perceel waar snijbloemen worden geteeld en een deel van de loods zal verwijderd moeten worden.



De ontsluiting naar de IJsbaan ligt naast een sloot (linker foto) en door een klein (braakliggend) akkertje voor snijbloemen. Rechter foto toont de locatie waar de ontsluiting aansluit op de Hillegommerdijk, op de achtergrond de groene loods.

Methode

De reeds opgestelde natuurtoets vormt de basis voor deze oplegnotitie. In aanvulling op de natuurtoets is de NDFF geraadpleegd, er is specifiek gekeken naar waarnemingen binnen een straal van 2 km van het plangebied en 5 jaar terug in de tijd. Het plangebied is bezocht op 5 juni 2023 door een deskundig ecoloog.

Beschermde gebieden

Het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) is het regime voor bescherming en waar mogelijk versterken en ontwikkelen van gebieden in Noord-Holland die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde zijn. In de Omgevingsvisie NH2050 en de Omgevingsverordening (2020) is de bescherming van de natuurwaarden – de zogeheten wezenlijke kenmerken en waarden – van het NNN en natuurverbindingen opgenomen. In artikel 6.43 van de Omgevingsverordening zijn de regels gesteld aan gemeentelijke ruimtelijke plannen ter bescherming van het NNN. In Artikel 6.46 van de Omgevingsverordening is opgenomen dat ruimtelijke plannen de kernkwaliteiten van het BPL niet mogen aantasten. De weidevogelkerngebieden die binnen NNN liggen, vallen onder het

NNN-beschermingsregime. Buiten het NNN zijn de gebieden onderdeel van het BPL met de kernkwaliteit 'habitat voor weidevogels'.

De noordelijke ontsluitingsweg ligt niet in Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL) en evenmin in het Natuurnetwerk Nederland. Het bosgebied noordelijke van de ontsluitingsweg maakt onderdeel uit van de het NNN-gebied Haarlemmermeer, de ontsluitingsweg ligt hier direct naast de NNN-begrenzing.

Effecten
Het plangebied is niet gelegen binnen de begrenzing van het NNN of een provincie ecologische verbindingszone. Er is geen sprake van oppervlakteverlies van het NNN, effecten door externe werking als gevolg van het voornemen maken geen onderdeel uit van dit planologisch instrument. Effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in de nabijheid van het plan kunnen worden uitgesloten.

Conclusie
Er is geen sprake van vermindering of aantasting van het NNN. Er zijn voor het NNN geen belemmeringen. Het NNN-beleid staat de uitvoering van het plan niet in de weg. Het plangebied bevindt zich niet in een BPL. Er is geen sprake van directe aantasting van, of verstoring van deze kernkwaliteiten van het BPL.

Beschermde soorten
Tabel 4-2 van de natuurtoets (RHDHV, 22 september 2021) geeft inzicht in de voorkomende beschermde soorten bij het plangebied. Deze tabel is als uitgangspunt gebruikt om te bepalen of op de noordelijke ontsluitingsweg deze soorten aanwezig kunnen zijn.

Vogels
Alle in gebruik zijnde nesten van vogelsoorten in Nederland zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming. Een aantal soorten gebruikt jaarrond dezelfde nestlocatie. Dit zijn jaarrond beschermde nestplaatsen, dus ook buiten het broedseizoen. Dit betreft bijvoorbeeld de nestlocaties van huismus, gierzwaluw en diverse roofvogelsoorten en uilen. Onderstaande paragrafen wordt een verschil gemaakt tussen algemene (broed)vogelsoorten en soorten welke een jaarrond beschermd nest hebben.

Algemene broedvogels
Voorkomen en functie
In de directe omgeving van het plangebied zijn struwelen, tuinen en bossen aanwezig die gebruik kunnen worden door verschillende soorten algemene broedvogels, zoals mezen, lijsters en zangvogels. De sloot langs de noordelijke ontsluitingsweg vormt het leefgebied voor watervogels als wilde eend en waterhoen. Het tracé van het plangebied is vanwege de agrarische functie niet geschikt als broedgebied, als leefgebied is het geschikt als foerageergebied voor diverse vogelsoorten.

Effecten
In het plangebied komen algemene vogelsoorten voor, het aantal broedplaatsen voor vogels is beperkt. Mogelijk broeden er in het voorjaar enkele wilde eenden in de slootoever of een merel in het rijtje zwarte elzen.

Conclusie
De werkzaamheden binnen het werkgebied kunnen een verstorend effect hebben op aanwezige broedende vogels. Dit effect kan voorkomen worden door de werkzaamheden, zoals kappen van begroeiing en grondverzet, uit te voeren buiten de broedperiode van algemene broedvogels, te weten tussen eind maart en medio juni. Door de

werkzaamheden op deze manier in te richten, vindt er geen overtreding plaats op verbodsartikelen van de Wet natuurbescherming.

Jaarrond beschermde nestlocaties

Voorkomen en functie

Het plangebied van de noordelijke ontsluiting bestaat uit een aantal kleinschalige agrarische percelen en een loods. Van de in gebouwen broedende vogels zijn de nesten van huismus en gierzwaluw jaarrond beschermd. Van beide soorten zijn waarnemingen in de directe omgeving van het werkgebied. De afgesloten loods zelf bevat geen broedmogelijkheden voor huismus of gierzwaluw. Er zijn geen holtes op openingen waar één van beide soorten gebruik van kan maken. Tijdens het veldbezoek is tevens gekeken naar de aanwezigheid van grotere nesten (> 30cm) van bijvoorbeeld roofvogels in (de directe omgeving van) het werkgebied. Deze zijn niet aangetroffen. Huismussen zijn waargenomen in de omgeving van het plangebied, enkele roepende dieren zijn gehoord op erven van de Hillegommerdijk.

Effecten

Er is geen ruimte in de loods of bij de naastgelegen woning voor jaarrond beschermde vogels. Effecten op jaarrond beschermde broed- of rustplaatsen zijn uit te sluiten, het plangebied maakt geen onderdeel uit van het leefgebied van huismussen als essentieel onderdeel van vast verblijfplaats.

Conclusie

De ontwikkeling leidt niet tot een overtreding van een verbodsartikel van de Wet natuurbescherming.

Vaatplanten

In de omgeving komen geen beschermde soorten voor (RHDHV, 2021 / NDFF). Op basis van het veldbezoek wordt dit onderschreven, het plangebied is door het agrarisch gebruik geen groeiplaats voor beschermde soorten.

Reptielen

In de omgeving komen geen beschermde soorten voor (RHDHV, 2021 / NDFF), het plangebied is geen leefgebied voor beschermde soorten.

Vissen

In de omgeving komen geen beschermde soorten voor (RHDHV, 2021 / NDFF). Het plangebied betreft akker- en weiland, de te doorsnijden watergang is geen leefgebied voor beschermde vissoorten.

Grondgebonden zoogdieren

Voorkomen en functie

Op basis van verspreiding kunnen de beschermde bunzing, steenmarter en wezel (NDFF, RHDHV, 2021) verwacht worden in de omgeving van het werkgebied. De bunzing, steenmarter en wezel zijn nationaal beschermde soort (artikel 3.10). De bescherming van de nationaal beschermde soorten heeft betrekking op de *vaste voortplantingsplaatsen* of rustplaatsen van deze dieren.

Effecten

Tijdens het veldbezoek zijn geen holtes of locaties aangetroffen die aanwijzingen geven dat de agrarische percelen een functie hebben als vaste voortplantingsplaats of rustplaats van deze dieren. Er zijn geen takkenbulten,

steilrandjes of andere specifieke biotopen in het plangebied aanwezig die een bijzondere waarden kunnen hebben voor marterachtige. De loods in het werkgebied is niet toegankelijk vanaf de buitenzijde. Het akkerland wordt intensief bewerkt voor de bloementeelt het grasland wordt gemaaid en bewerkt en daarmee niet geschikt als verblijfplaats.

Conclusie
De ontwikkeling leidt niet tot een overtreding van een verbodsartikel van de Wet natuurbescherming, *vaste voortplantingsplaatsen* of rustplaatsen van deze dieren worden niet verstoord.

Wel dient er rekening gehouden te worden met de zorgplicht. Dit houdt in dat werkzaamheden uitgevoerd moeten worden richting gebieden die ongemoeid blijven, zodat aanwezige zoogdieren zich op eigen kracht kunnen verplaatsen.

Vleermuizen
Alle vleermuissoorten zijn strikt beschermd en staan vermeld op bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn (artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming). De bescherming heeft zowel betrekking op de verblijfplaatsen, als vlieg- en trekroutes en foerageergebieden. Vleermuizen worden hier apart opgenomen omdat meer dan alleen de verblijfplaatsen beschermd zijn en een aantal soorten wel algemeen voorkomen is in de provincie Noord-Holland.

Voorkomen en functie
In de directe omgeving van het plangebied zijn waarnemingen bekend van de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis en meervleermuis (NDFF). Binnen het plangebied zijn geen gebouwen of bomen aanwezig die door vleermuizen als verblijfplaats gebruikt kunnen worden. De loods met metalen beplating is niet geschikt als verblijfplaats. Er zijn geen lijnvormige elementen in het plangebied zoals bomenlanen die als vaste vliegroute zullen fungeren. Het agrarische gebied is geschikt als foerageergebied, dit geldt met name voor algemene soorten in de omgeving als gewone dwergvleermuis.

Effecten
Het plangebied is niet geschikt voor vleermuizen. Binnen het plangebied zijn geen structuren aanwezig die als verblijfplaats kunnen dienen.

Conclusie
De ontwikkeling leidt niet tot een overtreding van een verbodsartikel van de Wet natuurbescherming.

Amfibieën
Voorkomen en functie
Op basis van verspreiding kunnen o.a. de soorten kleine watersalamander, gewone pad, bruine kikker en bastaardkikker verwacht worden in de omgeving van het werkgebied. De strikt beschermde rugstreeppad (Habitatrichtlijn) komt niet voor nabij het plangebied (NDFF), deze soort komt voor nabij Hillegom en westelijk van Lisse in de binnenduinrand. In de Haarlemmermeerpolder is de soort zeer zeldzaam, recentelijk is de soort één keer vastgelegd in de het zuidelijk deel van Lisserbroek, op ruim 2 kilometer van de noordelijke ontsluitingsweg. De bescherming van de Habitatrichtlijn soorten heeft betrekking op verstoring van natuurlijk verspreidingsgebied en het beschadigen of te vernielen van voortplantingsplaatsen of rustplaatsen.
De overige soorten zijn door provincie Noord-Holland vrijgesteld van ontheffing bij ruimtelijke ontwikkelingen. Op deze soorten is echter wel de zorgplicht van toepassing.

Oplegnotitie Wet natuurbescherming

Effecten

Gezien de ligging van het plangebied (en de aanwezige barrières) en het niet aanwezig zijnde van geschikte voortplantingswateren, worden er geen rugstreeppadden of onderdelen van de leefomgeving van de rugstreeppad verwacht binnen het plan. Zodoende kan geconcludeerd worden dat het planvoornemen geen effect heeft op deze beschermde soort.

Conclusie

Het planvoornemen leidt niet tot een overtreding van een verbodsartikel van de Wet natuurbescherming. Wel dient er rekening gehouden te worden met de zorgplicht. Dit houdt in dat werkzaamheden uitgevoerd moeten worden richting gebieden die ongemoeid blijven en waarop geen verkeer aanwezig is, zodat aanwezige amfibieën zich op eigen kracht kunnen verplaatsen.

Ongewervelden

Het plangebied kent geen geschikte waardplanten voor beschermde insecten en andere ongewervelden. Vlinders en libellen zijn vaak afhankelijk van zeer specifieke omstandigheden die in provincie Noord-Holland met name zijn te vinden in groter natuurterreinen zoals de duinen. De platte schijfhoren komt voor in Zuid-Kennemerland, maar op één waarneming na, niet in de polder Haarlemmermeer (NDFF). De platte schijfhoren komt voor in zoete, heldere en schone wateren met een rijke begroeiing, de poldersloot in de het plangebied voldoet niet aan de habitateisen van deze soort. Het voorkomen van beschermde ongewervelden binnen het plangebied kan dan ook worden uitgesloten

Conclusie

Gezien het habitat en het planvoornemen zijn er geen beschermde waarden van beschermde soorten van de soortgroepen flora, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, amfibieën, reptielen, insecten, vissen en ongewervelde/ weekdieren binnen de plangrenzen aanwezig.
Wel komen er mogelijk algemene broedende vogelsoorten, algemene grondgebonden zoogdieren en amfibieën voor binnen de plangrenzen. Rekening dient gehouden te worden met de zorgplicht.

Bron

- Natuurtoets. Tracé busbaan HOV Noordwijk – Schiphol. Referentie: BH5788-ZZ-XX-RP-Z-0009. 22 september 2021
- Situatie noordelijke ontsluiting. BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0039-4-11-2022
- NDFF

Bijlage 4 – AERIUS Berekening

STIKSTOFBEREKENING M.B.V. AERIUS-CALCULATOR

Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding Noordwijk – Schiphol (gedeelte Nieuw Vennep en Lisse) Noord-Holland



Uitgevoerd door:
RSK Netherlands
Burgemeester de Zeeuwstraat 2
2985 AB Ridderkerk
Email: info@rskgroup.nl

Rapportnummer:
519245.002(00)

Rapportagedatum:
29 juni 2023

In opdracht van:
Royal Haskoning DHV
Postbus 1132
3800BC te Amersfoort

Status rapport:
Definitief

RSK Netherlands is een zelfstandig onafhankelijk adviesbureau dat geen andere relatie heeft met de opdrachtgever dan opdrachtnemer – opdrachtgever. RSK Netherlands heeft geen (eigendoms)relatie met het plangebied. RSK verklaart hierbij dat het veldwerk onafhankelijk van de opdrachtgever is uitgevoerd.

Dit onderzoek is uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde natuurwet- en regelgeving. RSK Netherlands accepteert geen aansprakelijkheid ten aanzien van beslissingen die de opdrachtgever neemt naar aanleiding van het door RSK Netherlands uitgevoerde onderzoek. RSK Netherlands is niet aansprakelijk voor gevolgschade, alsmede voor schade welke voortvloeit uit de toepassing van de resultaten van de werkzaamheden of andere gegevens verkregen van RSK Netherlands; opdrachtgever vrijwaart RSK Netherlands voor aanspraken van derden in verband met deze toepassing.

RSK Netherlands is sinds 2021 kandidaat voor het lidmaatschap bij het Netwerk Groene Bureaus (NGB). Het kandidaatschap is een voorbereiding op het lidmaatschap dat gebonden is aan een zekere kwaliteit van onderzoek en advisering. In de voorbereidingsperiode gebruikt de kandidaat de faciliteiten van het Netwerk Groene Bureaus om op het benodigde kwaliteitsniveau te komen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de diverse faciliteiten, waaronder de machtiging voor het gebruik van de ontheffingen van het NGB voor het uitvoeren van diverse ecologische veldonderzoeken. Zie voor meer informatie over het kandidaatschap.

Rapportstatus			***Definitief***	
	Naam	***Functie***	***Handtekening***	***Datum***
Opgesteld	R. Visser	**Projectleider**		29 juni 2023
Gecontroleerd	G.J. Loeffen	**Senior projectleider**		29 juni 2023
Vrijgegeven	G.J. Loeffen	**Senior projectleider**		29 juni 2023

Dit rapport mag niet worden gebruikt voor contractuele doeleinden of ingenieursdiensten tenzij de bovenstaande tabel juist en volledig is ingevuld en getekend door de projectmanager, technische- en kwaliteitsreviewer(s) en het rapport als DEFINITIEF is aangewezen.

© Dit rapport valt onder het auteursrecht van RSK Netherlands. Elke niet geautoriseerde reproductie of elk gebruik door iemand anders zonder nadrukkelijke toestemming van de opdrachtgever is strikt verboden.

Inhoudsopgave

Samenvatting **2**

1. Inleiding **3**

1.1 Doel en aanleiding 3

1.2 Methode 3

1.3 Natura 2000 3

1.4 Stikstof 3

2. Gebiedsbeschrijving geplande werkzaamheden **4**

2.1 Locatiebeschrijving en huidig & toekomstig gebruik 4

2.2 Uitgangspunten 4

3. Resultaten **7**

3.1 Aanlegfase 7

3.2 Gebruiksfase 7

4. Conclusie **7**

Bijlagen:

1. Situatie weergave
2. Omliggende Natura-2000 gebieden
3. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2027
4. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2028
5. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2029
6. AERIUS-berekening: Gebruiksfase 2030

Samenvatting

Algemene informatie	
Opdrachtgever	Royal Haskoning DHV
Onderwerp	Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Noordwijk en Schiphol, voor het gedeelte Nieuw Vennep en Lisse.
Adres	
RD-coördinaten (X, Y)	96111, 461016
Provincie	Noord-Holland
Gemeente	Lisse - Haarlemmermeer
Start werkzaamheden (indien bekend)	Oktober 2027
Geschatte duur aanlegfase	t/m september 2029
Doel en aanleiding	
Aanleiding voor de stikstofberekening is de voorgenomen aanleg de busbaan HOV Noordwijk – Schiphol (gedeelte Nieuw-Vennep en Lisse). Het doel van het onderzoek is de depositie van stikstof op omringende Natura 2000 gebieden te bepalen met behulp van de AERIUS-calculator.	
Stikstof depositie aanlegfase (zichtjaar 2028)	
NO_x	176,5 kg/ha/j
NH_3	7,5 kg/ha/j
Maximale depositie op Natura 2000 gebieden	0,00 mol/ha/j
Is er intern gesaldeerd?	Ja, oorspronkelijk was er uitgegaan van enkel dieselvoertuigen hierbij was de maximale uitstoot 0,04 mol/ha/j. Op basis hiervan is een nieuw plan gemaakt wat is uitgewerkt in deze rapportage.
Stikstofdepositie gebruiksfase (t.o.v. referentie)	
NO_x	144,0 kg/ha/j
NH_3	0,7 kg/ha/j
Maximale depositie	0,00 mol/ha/j
Is er intern gesaldeerd?	Nee
Wet- en Regelgeving	
Op basis van de AERIUS berekening is er voor de aanlegfase saldering of een vergunningsaanvraag noodzakelijk. Voor de gebruiksfase is geen vergunningsaanvraag noodzakelijk.	
Aanbevelingen	
-	

1. Inleiding

1.1 Doel en aanleiding

In opdracht van Royal Haskoning DHV heeft RSK Netherlands (hierna RSK) stikstofberekeningen uitgevoerd m.b.v. de AERIUS-calculator ten behoeve van de voorgenomen realisatie en het gebruik van het traject tussen Lisse en Nieuw-Vennep als onderdeel van de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol (provincie Noord-Holland) (Bijlage 1).

In het kader van de Wet natuurbescherming moet bij een ruimtelijke ontwikkeling aangetoond worden dat er geen sprake is van aantasting van beschermde natuurgebieden. De Nederlandse Natura 2000, onderdeel van het Europese netwerk van beschermde natuurgebieden Natura 2000, is met name gevoelig voor stikstofdepositie. Iedere vorm van stikstofbijdrage in Natura 2000-gebieden welke 0,00 mol/ha/jr. overschrijdt is vergunningsplichtig. Met behulp van de AERIUS-calculator kan de depositie van stikstof, afkomstig van de geplande activiteiten, worden berekend. Indien is aangetoond dat de toename van de stikstofdepositie in beschermde natuurgebieden hoger is dan 0,00 mol/ha/jr. kan worden geadviseerd over vergunningaanvragen of intern/extern salderen.

Zowel de aanleg van het project en de gewijzigde verkeersafwikkeling in de nieuwe situatie leidt mogelijk tot een verandering van de stikstof uitstoot en depositie op omliggende Natura 2000 gebieden. Het doel van het onderzoek is om te boordelen of er sprake is van een toename in stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen ten aanzien van de ongelijkvloerse kruising.

1.2 Methode

In de AERIUS stikstofberekening wordt onderscheid gemaakt tussen de aanlegfase en de gebruiksfase. De aanlegfase is hierbij de tijdelijke fase waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd. Wanneer de aanlegfase is voltooid, begint de gebruiksfase, waarin rekening wordt gehouden met de eventuele toename van stikstofuitstoot door bebouwde omgeving en/of verkeersbewegingen. Voor de aanlegfase wordt voorafgaand aan de berekening een overzicht gemaakt van de machines en apparatuur die gebruikt worden bij de werkzaamheden. Voor het plangebied wordt bepaald hoeveel uren elke machine wordt gebruikt en welke vrachtbewegingen nodig zijn om materieel af- en aan te voeren. De stikstofberekening wordt vervolgens uitgevoerd m.b.v. de AERIUS-calculator versie 2022 van de Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Hierin wordt een (rekenkundige) ondergrens van 0,005 mol/ha/j gehandhaafd.

1.3 Natura 2000

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In de Natura 2000 gebieden worden bepaalde soorten flora en fauna en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. Nederland telt 161 Natura 2000 gebieden. Deze zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (Wnb). Nieuwe milieubelastende activiteiten of uitbreidingen op bestaande economische activiteiten moeten worden getoetst op de Wnb.

1.4 Stikstof

Stikstof en stikstofhoudende moleculen zijn voedingsbronnen voor de natuur en zorgen voor een voedselrijke bodem. Dit is echter nadelig voor de van nature voedselarme bodem van Nederlandse Natura 2000 gebieden. Sommige plantensoorten groeien hierdoor sneller, waardoor andere, soms zeldzame of inheemse soorten niet de kans krijgen om te groeien. Daarnaast kan een gevolg zijn dat sommige diersoorten verdwijnen door de verandering in hun leefgebied. Te veel stikstof kan leiden tot een verlaging van de biodiversiteit.

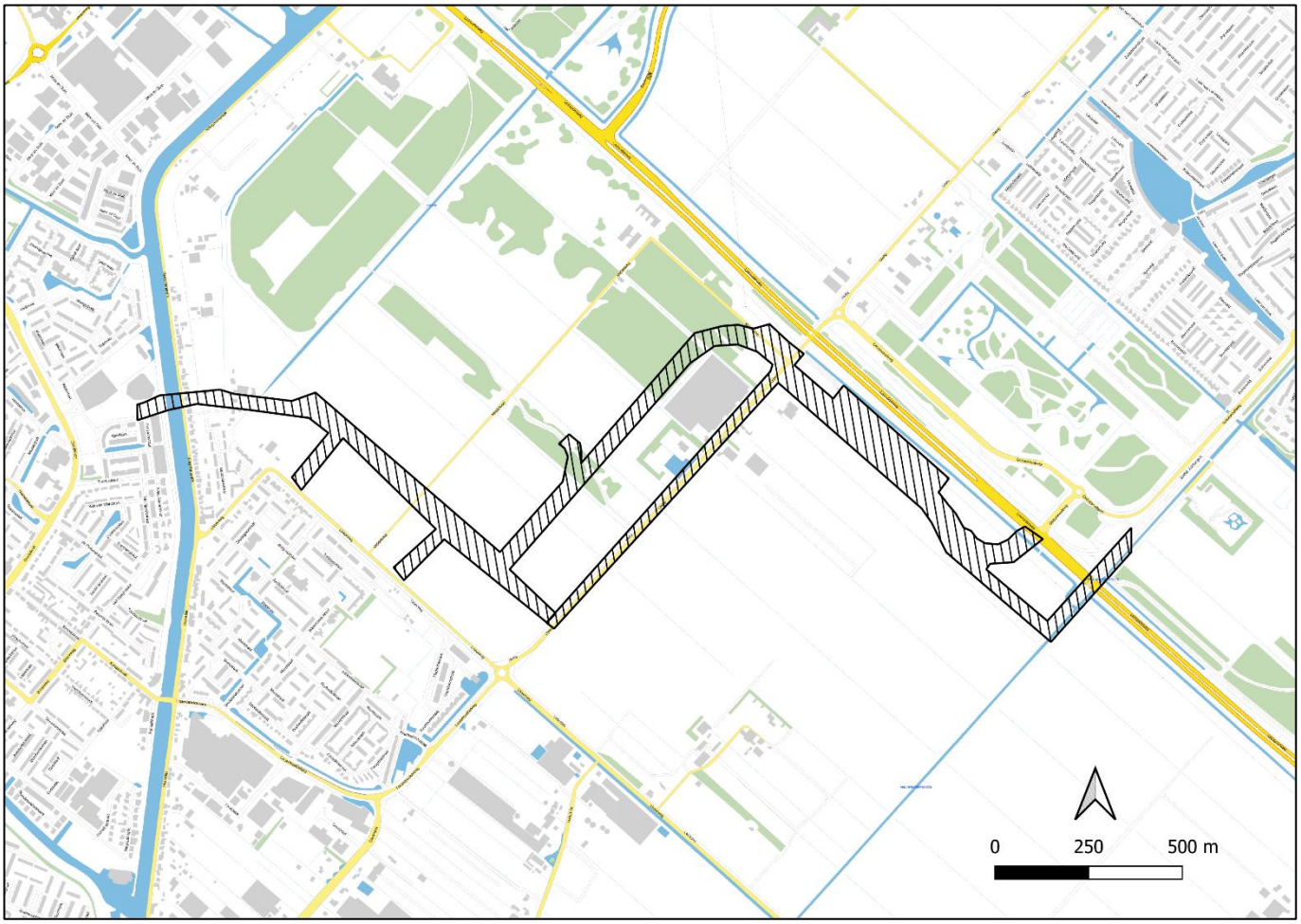
De emissie van stikstofhoudende moleculen zoals stikstofoxide, vooral afkomstig van verbrandingsmotoren, of ammoniak, vooral van veeteelt, kunnen ervoor zorgen dat de stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden verhoogd wordt. Sinds de afschaffing van het voormalige Programma Aanpak Stikstof (PAS) is iedere vorm van stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden vergunningsplichtig. Dit betekent dat in Natura 2000 gebieden de stikstofbijdrage maximaal 0,00 mol/ha/jr. is.

2. Gebiedsbeschrijving geplande werkzaamheden

2.1 Locatiebeschrijving en huidig & toekomstig gebruik

Het plangebied is gelegen tussen het oosten van Lisse en het zuidwesten van Nieuw Vennep. Momenteel bestaat het plangebied voor een groot gedeelte uit landbouwgrond. Dit specifieke project is onderdeel van een grootschalig project waarbij een Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen de locatie Noordwijk en Schiphol wordt aangelegd. Tussen Lisse en Nieuw Vennep zal het eindpunt van buslijn 310 (Nieuwtangent) , de provinciale weg (N207) en P+R Getsewoud worden verbonden (bijlage 1).

Binnen 25 km van de projectlocatie liggen 89 rekenpunten in 9 natuurgebieden (bijlage 2). Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied, Kennemerland-Zuid bevindt zich op circa 4 km ten westen van de projectlocatie.



Figuur 1 – Het plangebied (bron achtergrond: PDOK, 2023)

2.2 Uitgangspunten

Voor de berekeningen is uitgegaan van de situatie dat de realisatie van de verbinding plaatsvindt vanaf oktober 2027 tot en met september 2029. In tabel 2 en 3 wordt de totale inzet en uitstoot van de mobiele werktuigen en de benodigde transportbewegingen weergeven voor de gehele realisatiefase. In de AERIUS berekening is echter alleen de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000 gebieden van het zichtjaar 2028 weergeven (bijlage 2), omdat er van uit wordt gegaan dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg gelijk wordt verdeeld over gehele realisatieperiode. Hetzelfde geldt voor de hoeveelheid verkeersbewegingen dat betrekking heeft op de realisatiefase.

Mobiele werktuigen

De emissie van de mobiele werktuigen is bepaald aan de hand van het vermogen (kW), het aantal draaiuren (uur) en de NOx emissiefactoren (g/kWh). In de bijlagen van dit rapport (Aerius-berekeningen) zijn overzichten van de gebruikte data met betrekking tot de in te zetten mobiele werktuigen weergegeven. De gebruikte emissiefactoren zijn gebaseerd op de gegevens uit de AERIUS-calculator.

Tabel 2 – Mobiele werktuigen en uitgangspunten aanlegfase

Werkzaamheden	**Vermogen (KWh)**	**Verbruik (L/jaar)**	**Draaiuren (u/jaar)**	**Adblue (L/jaar)**	**Uitstoot NOx (kg)**	**Uitstoot NH3 (g)**
Hydr graafmachine mobiel mini	50	-	541	-	-	-
Wiellader mini (onbediend)	21	-	620	-	-	-
GPS	0	-	1529	-	-	-
Trilplaat (440 kg - 065 m)	10	-	553	-	-	-
Hydr graafmachine mobiel 1250 ltr	100	-	4167	-	-	-
Hydr graafmachine rups 2000 ltr (30 ton)	180	-	2019	-	-	-
Vrachtauto 6x6 24 ton (ca 14 m3)	256	-	1331	-	-	-
Mobiele kraan 70 ton	230	-	1084	-	-	-
Hydr graafmachine mobiel 1500 ltr	120	-	1480	-	-	-
Wiellader 2000 ltr	120	-	1326	-	-	-
Rupskraan giek 50 ton (heistelling)	200	-	687	-	-	-
Verreiker	50	-	463	-	-	-
Vrachtauto 6x6 20 ton (ca12 m3) + kraan	345	-	268	-	-	-
Hydr graafmachine rups 1600 ltr (20 ton)	140	-	597	-	-	-
Wiellader 1500 ltr	79	6348	794	381	38.20	1500
Asfalt set C	336	691	213	415	38.20	1700
Trilblok 40 VM inclusief brandstof 74 ltr/uur	280	5319	196	319	29.80	1300
Trilblok 2316VM inclusief brandstof 30 ltr/uur	140	3842	278	231	18,70	900
Tractor met klepelmaaier / frees / overig	125	2889	233	173	16.90	700
Trilwals (bediend)	207	2446	1211	1468	16.90	700
Asfalt set B	280	1272	47	76	7.30	300
Kraanponton 3 spudpalen kraan 2 m3	250	1166	48	70	6.50	0.3
Hydr graafmachine rups 1750 ltr (25 ton)	160	283	18	17	1.60	67.9
Mobiele kraan 100 ton	250	194	8	12	0.90	46.6
Vrachtauto 8x8 34 ton (ca 20 m3)	345	117	4	7	0.70	28.1
Hydr graafmachine mobiel midi 8-10 ton	70	86	12	5	0.60	20.6
Veeg-/zuigauto 7 m3	117	20	2	1	0.20	4.8
				Uitstoot per jaar	**176,5**	**7,5**
				Oktober 2027 – december 2027	44,1	1,9
				Januari 2028 – december 2028	176,5	7,5
				Januari 2029 – september 2029	132,4	5,6

* Als input is een uitstoothoogte (4.0 m). een spreiding van (4.0 m) en een warmte inhoud (0 MW) ingevoerd. Voor de voertuigen die geel gearceerde zijn is als uitgangspunt gehanteerd dat dit elektrische voertuigen zijn op basis van de aangeleverde gegevens. Deze voertuigen zijn hierom niet meegenomen in de Aerius berekening.

Transportbeweging

Aangenomen wordt dat het bouwverkeer, gedefinieerd als verkeer dat werkmaterialen, mobiele werktuigen en werkers transporteert, zich via de Lisserweg en IJweg naar de N207 beweegt. Doordat het aantal verkeersbewegingen minder dan 250 per etmaal bedraagt gaat het verkeer op de N207 op in het heersende verkeersbeeld. Doordat het een groot onderdeel van het project (het plaatsen van de brug) bedraagt, is er voor het wegverkeer uitgegaan van deze route. De lengte van dit traject is circa 3,7 km bestaande uit wegen binnen en buiten de bebouwde kom. In de AERIUS berekening is dit meegenomen voor het vaststellen van de totale stikstofdepositie van de realisatiefase. Voor de uitvoer van het project wordt er uitgegaan dat alle verkeersbewegingen t.b.v. de aanleg uit worden gevoerd door elektrische voertuigen die geen uitstoot verzorgen. Verdere informatie is weergeven in tabel 3.

Tabel 3 – Verkeersbewegingen aanlegfase van en naar de projectlocatie.

	Lichtverkeer (per jaar)	**Zwaar verkeer (per jaar)**
Per jaar	2.200	14.871

Gebruiksfase

Volgens de huidige planning zullen de nieuw aangelegde busbanen vanaf circa 2030 in gebruik worden genomen en wordt dit derhalve als zichtjaar gebruikt. Doordat in latere zichtjaren de voertuigemissie factoren zullen dalen en elektrificatie van het wagenpark zal toenemen, wordt 2030 als worst-case scenario beschouwd. In de opvolgende jaren wordt een lagere stikstofdepositie (of emissie) verwacht.

In de tracéverkenning (Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol, SWECO SWNL0233753 d.d. 26.-10-2018), gebaseerd op de planstudie is uitgegaan van 64 bussen per etmaal. Echter wordt als worst-case scenario voor de stikstofberekening uitgegaan dat de HOV-lijn 20 uur per dag gaat rijden. Over de HOV-baan zullen naar verwachting zes bussen per uur de rijrichting in de spits rijden, twee in de daluren en vier in de gewone uren. Dus in totaal 160 bussen per etmaal (tabel 4).

Tabel 4 – Verkeersbewegingen aanlegfase van en naar de projectlocatie.

	Tijden	**Aantal uur**	**Bussen (per uur)**	**Bussen (per dag)**
Spits	06:00 – 09:00 | 16:00 – 19:00	6	12	72
Gewoon	09:00 – 16:00 | 19:00 – 20:00	8	8	64
Dal	05:00 – 06:00 | 20:00 – 01:00	6	6	24
			Totaal	**160**

*worst-case inschatting uitgaande van het totaal aantal uren inzet maal 4 personen x 2 ritten per dag. gedeeld door 8 uur per persoon.

Voor de emissies als gevolg van het busverkeer tijdens de gebruiksfase is de route van de nieuw aan te leggen HOV baan als input gebruikt. Aan de oostzijde sluit deze route aan op de N207 en het bestaande busroute netwerk. Aan de westzijde is de lijn bron doorgetrokken over de Sportlaan tot aan de Oranjelaan (bestaande busroute netwerk). Bij deze twee “eindpunten” wordt er van uit gegaan dat het busverkeer overgaat in het heersende verkeersbeeld, omdat het zich in hoeveelheid, snelheid, rij- en stopgedrag niet onderscheid van het overige verkeer. De berekening van de gebruiksfase is weergeven in Bijlage 6.

3. Resultaten

3.1 Aanlegfase

Voor de aanlegfase is een AERIUS-berekening gemaakt die betrekking heeft op het rekenjaar 2028. Volgens de AERIUS-berekening is er een maximale emissie in het zichtjaar 2028 van 7,5 kg/j NH_3 en 176,5 kg/j NO_x. De totale N-depositie op de omliggende Natura-2000 gebieden is 0,00 mol/ha/jr. lager dan de wettelijk gestelde norm. Hierdoor zijn significante effecten als gevolg van deze depositie niet van toepassing en dienen er geen aanvullende maatregelen te worden genomen.

Hoewel er voornamelijk wordt uitgegaan van het worst-case scenario waarbij 2028 (volledig aanleg jaar, bijlage 4) als zichtjaar is gebruikt, zijn de resultaten van de partiele jaren 2027 (3 maanden, bijlage 3) en 2029 (9 maanden, bijlage 5) hieronder in tabel 5 samengevat. De uitstoot van de partiële jaren zijn berekend door het gebruik van de mobiele voertuigen en het wegverkeer van zichtjaar 2028 te vermenigvuldigen met een factor (0,25 voor 3 maanden en 0,75 voor 9 maanden).

Tabel 5 – Depositie op omliggende Natura-2000 gebieden voor alle aanleg jaren.

	Aantal maanden	NO_x (kg)*	NH_3 (kg)*	Grootste toename (mol N/ha/jr)
2027 (oktober t/m december)	3	44,1	1,9	0,00
2028 (januari t/m december)	12	176,5	6,4	0,00
2029 (januari t/m september)	9	132,4	5,6	0,00

*inzet mobiele werktuigen en werkverkeer

In de beoogde situaties voor zowel 2027, 2028 en 2029 blijkt dat de totale emissies resulteren in een stikstofdepositie niet groter 0,00 mol/ha/j op de omliggende Natura 2000 gebieden. De volledige AERIUS-berekeningen export zijn te vinden in bijlage 3 (2027), 4 (2028) en 5 (2029).

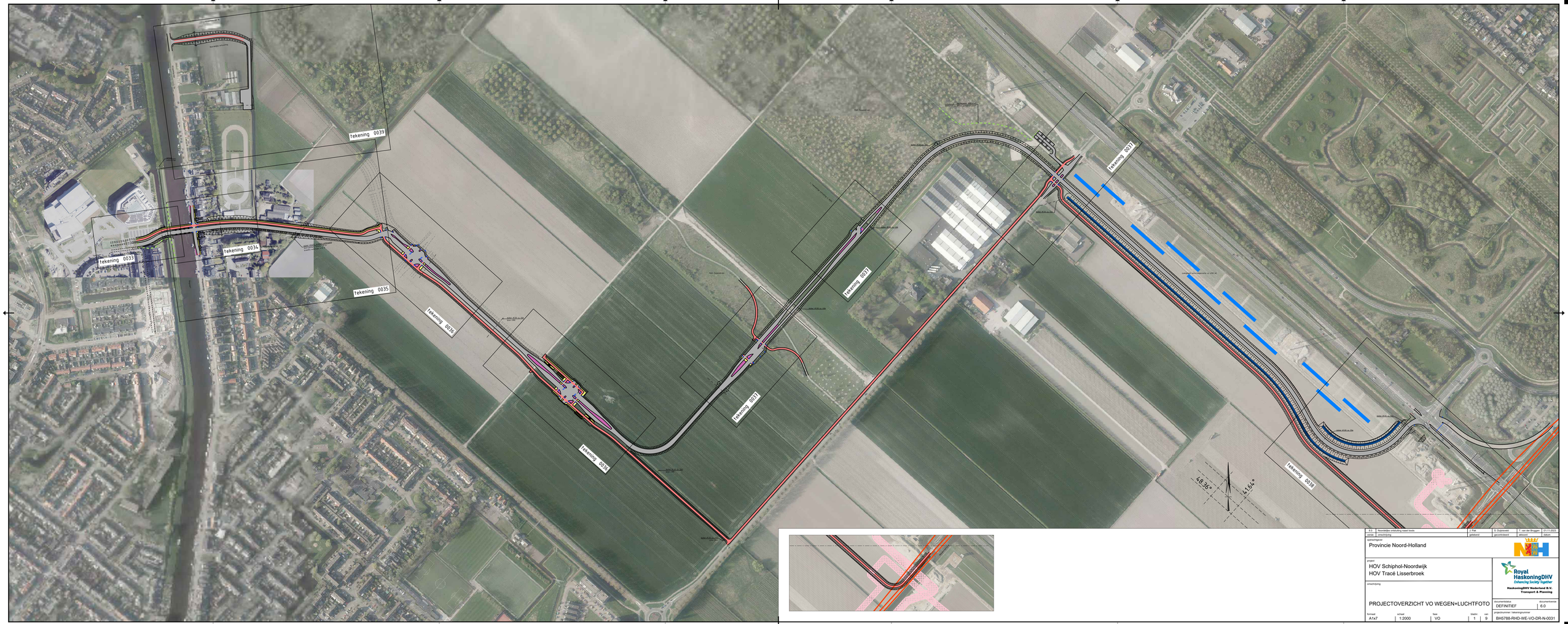
3.2 Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase is een AERIUS-berekening gemaakt die betrekking heeft op het rekenjaar 2027. Volgens de AERIUS-berekening is de totale emissie van de huidige (referentie) situatie 0,7 kg/j NH_3 en 144,0 kg/j NO_x. De totale N-depositie op de omliggende Natura 2000 gebieden binnen 25 km is 0,00 mol/ha/j. De volledige AERIUS-berekening export is te vinden in de bijlage 6.

4. Conclusie

Voor de aanleg- (oktober 2027 t/m september 2029) en gebruiksfase (2030) van de HOV-Noordwijk-Schiphol verbinding ter plaatse van Lisse en Nieuw-Vennep is de stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden doorgerekend m.b.v. de AERIUS-Calculator. Hieruit is geconcludeerd dat de aanlegfase, indien aan de in tabel 2 weergeven mobiele voertuigen wordt gehouden, niet resulteert in een stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jr. Hierdoor zijn geen aanpassingen in het plan of een Wnb-vergunning noodzakelijk. Voor de gebruiksfase is ten aanzien van stikstof geen Wnb-vergunning noodzakelijk.

BIJLAGE 1



6.0	Noordwijk omsluiting naar tracés	J. Pals	S. Duijnstedt	T. van der Bruggen	01-11-2023
versie	omschrijving	gedekend	gecontroleerd	afkeurd	datum

opdrachtgever

Provincie Noord-Holland

project

HOV Schiphol-Noordwijk
HOV Tracé Lisserbroek

omschrijving

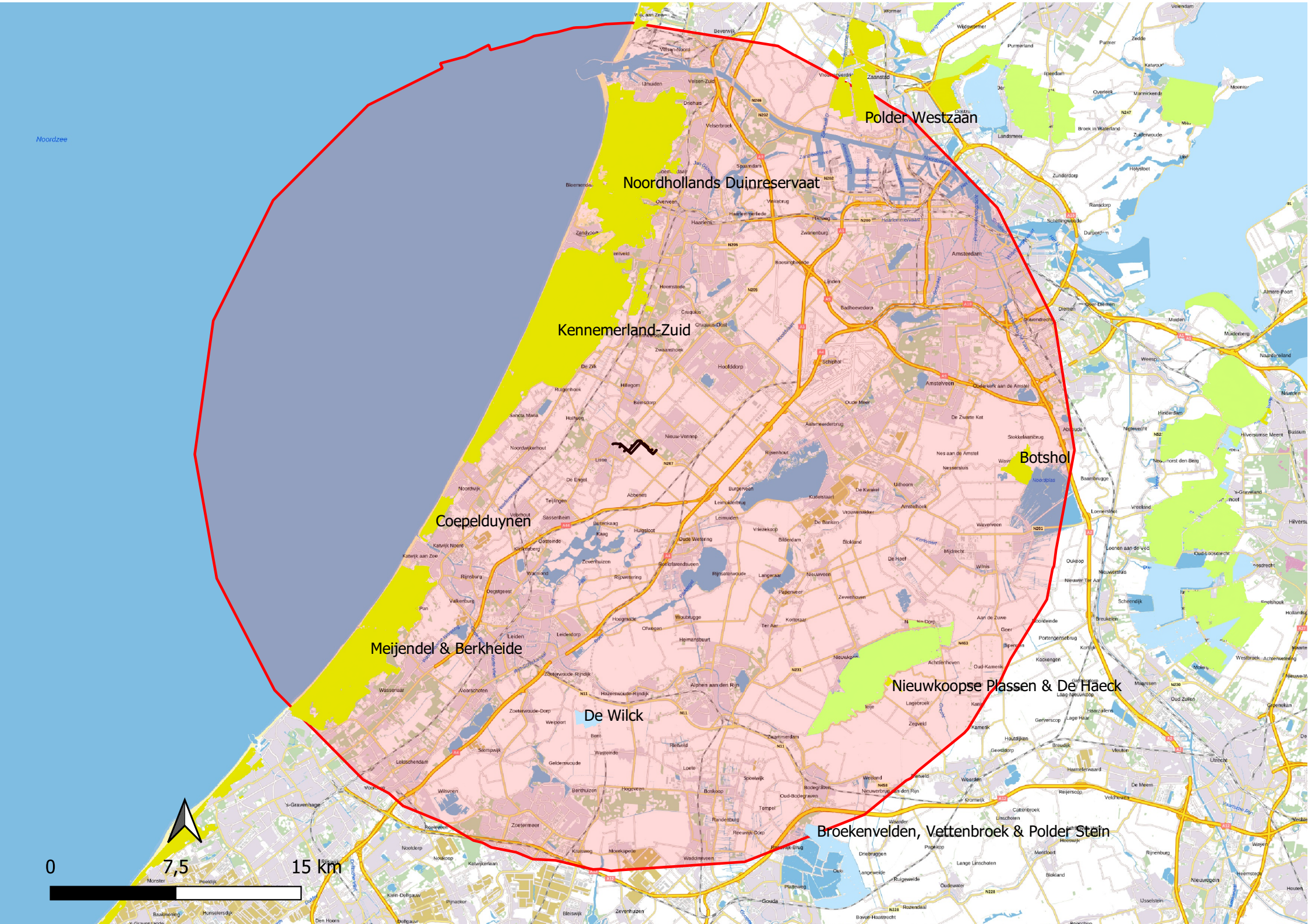
PROJECTOVERZICHT VO WEGEN+LUCHTFOTO

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

documentstatus	documentcode
DEFINITIEF	6.0

formaat	schaal	fase	bladnr.	van	projectnummer / tekeningnummer
A1x7	1:2000	VO	1	9	BH5788-RHD-WE-VO-DR-N-0031

BIJLAGE 2


Noordzee
Polder Westzaan
Noordhollands Duinreservaat
Kennemerland-Zuid
Botshol
Coepelduynen
Meijendel & Berkheide
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck
De Wilck
Broekenvelden, Vettenbroek & Polder Stein
0
7,5
15 km

BIJLAGE 3

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2028
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2028

Berekening

AERIUS kenmerk	S3Vqdc2KNynr
Datum berekening	29 juni 2023, 10:34
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2027 - Beoogd	2027	1,9 kg/j	44,1 kg/j

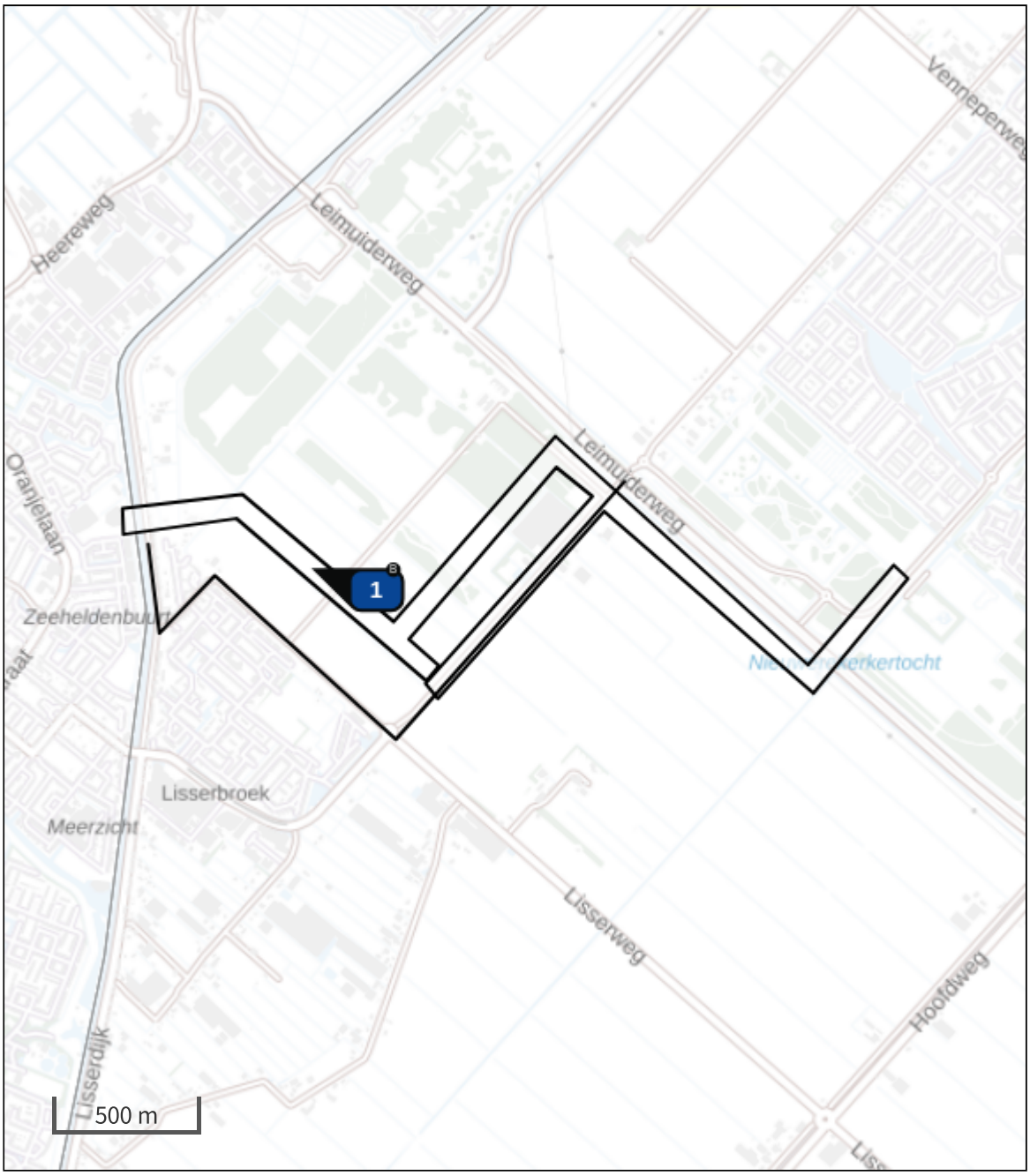
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2027 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2027 (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Mobiele werktuigen	1,9 kg/j	44,1 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2027" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2027, Rekenjaar 2027

1 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	2,0 m	NO_x	44,1 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	1,9 kg/j
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	35,27 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	3718 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	550 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 4

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2027
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2027

Berekening

AERIUS kenmerk	Rpz4gdJ2GUNE
Datum berekening	29 juni 2023, 10:34
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2028 - Beoogd	2028	7,5 kg/j	176,5 kg/j

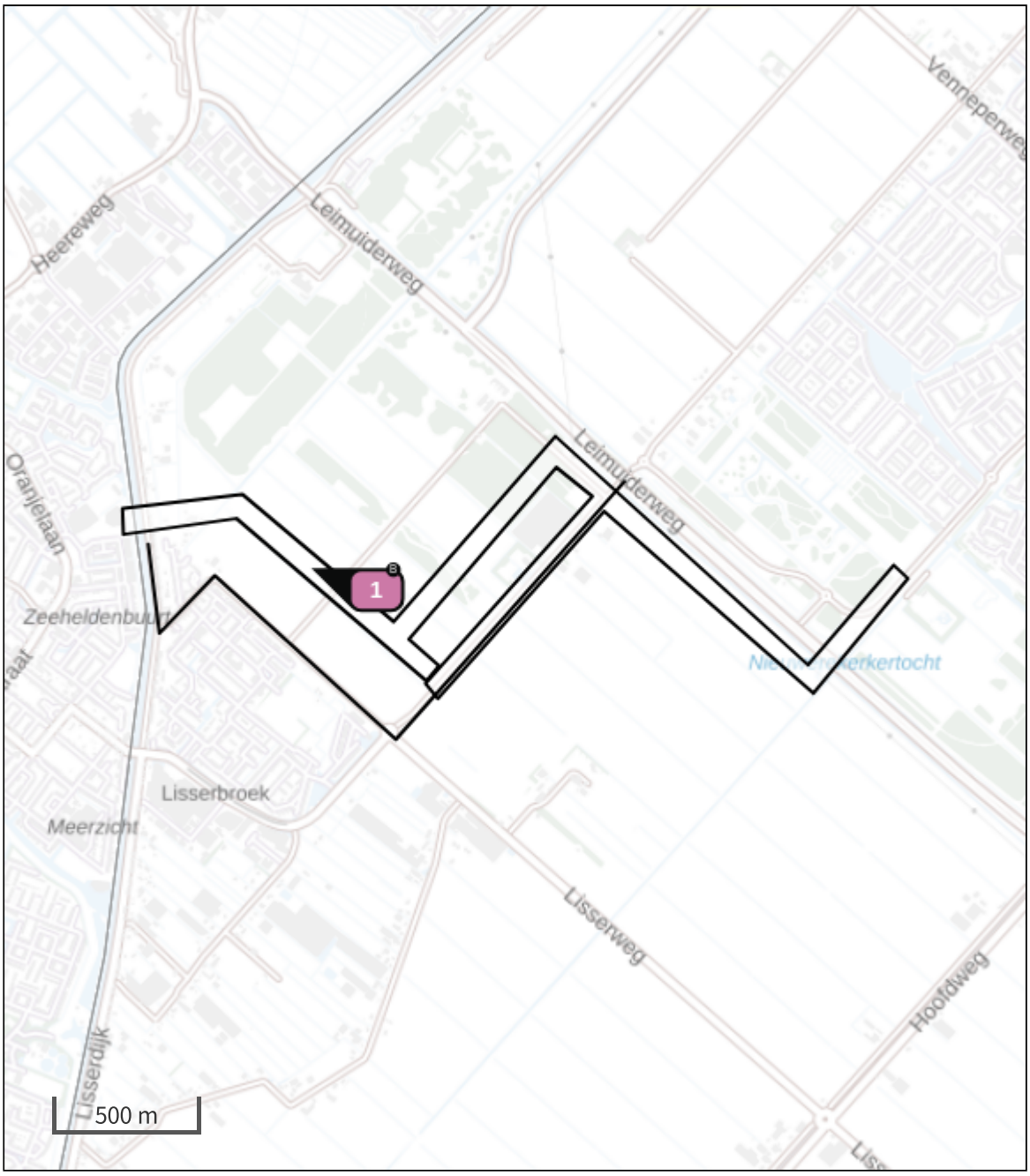
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2028 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2028 (Beoogd), rekenjaar 2028

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Mobiele werktuigen	7,5 kg/j	176,5 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn

Niet bepaald

Grootste toename (projectberekening)

Grootste afname (projectberekening)

Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2028" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2028, Rekenjaar 2028

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen	NO_x	176,5 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	NH_3	7,5 kg/j
Oppervlakte	35,27 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Hydr. graafmachine (8 - 10t)	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	86 l/j	12 u/j	5 l/j	NO_x NH_3	0,6 kg/j 20,6 g/j
Hydr. graafmachine rups (25t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	283 l/j	18 u/j	17 l/j	NO_x NH_3	1,6 kg/j 67,9 g/j
Wiellader (1500 l)	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	6348 l/j	794 u/j	381 l/j	NO_x NH_3	38,2 kg/j 1,5 kg/j
Tractor	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2889 l/j	233 u/j	173 l/j	NO_x NH_3	16,9 kg/j 0,7 kg/j
Trilwals (bediend)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2889 l/j	233 u/j	173 l/j	NO_x NH_3	16,9 kg/j 0,7 kg/j
Trilblok (40VM)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	5319 l/j	196 u/j	319 l/j	NO_x NH_3	29,8 kg/j 1,3 kg/j
Trilblok (2316VM)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3842 l/j	278 u/j	238 l/j	NO_x NH_3	18,7 kg/j 0,9 kg/j
Vrachtauto (34t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	117 l/j	4 u/j	7 l/j	NO_x NH_3	0,7 kg/j 28,1 g/j
Asfalt set C	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	6910 l/j	213 u/j	415 l/j	NO_x NH_3	38,2 kg/j 1,7 kg/j
Asfalt set B	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1272 l/j	47 u/j	76 l/j	NO_x NH_3	7,3 kg/j 0,3 kg/j
Veeg-/Zuigauto	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	20 l/j	2 u/j	1 l/j	NO_x NH_3	0,2 kg/j 4,8 g/j
Mobiele kraan (100t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	194 l/j	8 u/j	12 l/j	NO_x NH_3	0,9 kg/j 46,6 g/j
Kraanponton	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1166 l/j	48 u/j	70 l/j	NO_x	6,5 kg/j

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
					NH_3	0,3 kg/j

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	14871 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	2200 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 5

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2029
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2029

Berekening

AERIUS kenmerk	S5yYDkPH1iWe
Datum berekening	29 juni 2023, 10:36
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2029 - Beoogd	2029	5,6 kg/j	132,4 kg/j

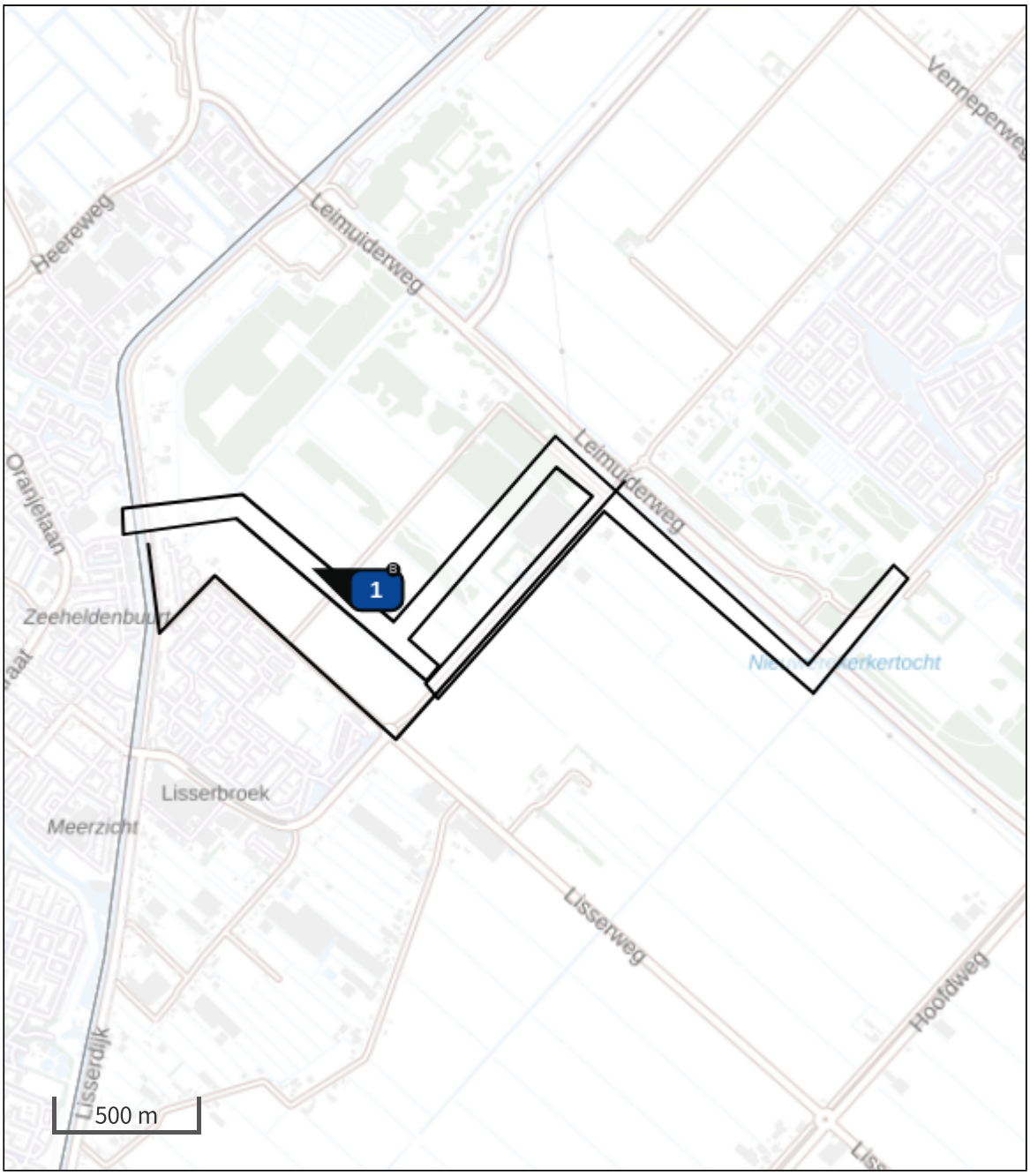
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2029 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2029 (Beoogd), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Mobiele werktuigen	5,6 kg/j	132,4 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2029" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2029, Rekenjaar 2029

1 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	2,0 m	NO_x	132,4 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	5,6 kg/j
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	35,27 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	11154 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	1650 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 6

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse - Nieuw Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2030
Toelichting	Aerius berekeningen gebruiksfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2030

Berekening

AERIUS kenmerk	RQePSTM8svfX
Datum berekening	30 mei 2023, 11:10
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Gebruiksfase HOV-NS - Beoogd	2030	0,7 kg/j	144,0 kg/j

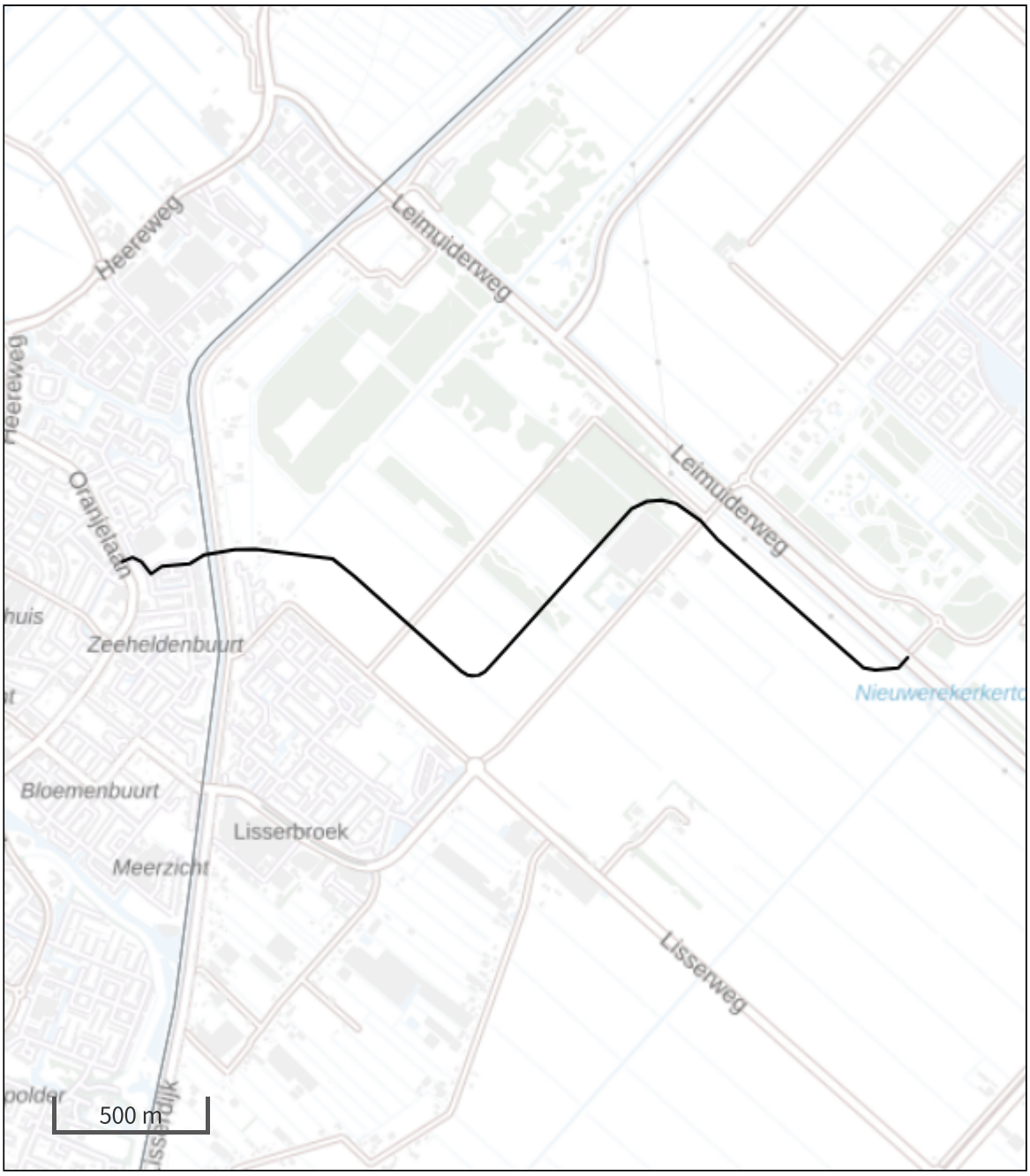
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gebruiksfase HOV-NS - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Gebruiksfase HOV-NS (Beoogd), rekenjaar 2030

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	0,7 kg/j	144,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase HOV-NS" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-

Gebruiksfase HOV-NS, Rekenjaar 2030

1 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	HOV busbaan Hoofddorp				NO_x	144,0 kg/j
Locatie	X:100222,73 Y:475067,62	Type scherm	-	-	NO_2	19,9 kg/j
Lengte	3.280,18 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,7 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	80 km/uur	160,0 p/etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230405_989cfb3815
Database versie	2022.1_989cfb3815

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

RAPPORT

Compensatieplan NNN

Voor het Tracé busbaan HOV Noordwijk – Schiphol

Klant: Provincie Noord-Holland

Referentie: BH5788-XX-ZZ-RP-Z-0030
Status: Definitief
Datum: 29 maart 2024



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Water & Maritime
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
reception.ame-la@nl.rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Compensatieplan NNN
Ondertitel:	
Referentie:	BH5788-XX-ZZ-RP-Z-0030
Status:	1.0/Definitief
Datum:	29 maart 2024
Projectnaam:	HOV Noordwijk - Schiphol
Projectnummer:	BH5788
Auteur(s):	Anoek van den Bosch

Opgesteld door:	Anoek van den Bosch
Gecontroleerd door:	Hanita Zweers
Datum:	28-3-2024
Goedgekeurd door:	Thad van der Bruggen
Datum:	29-03-2024

Classificatie
Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Royal HaskoningDHV

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel	1
1.3	Leeswijzer	2
2	**Beleidskader Natuurnetwerk Nederland Natuurnetwerk**	**3**
3	**Effectbeoordeling Natuurnetwerk Nederland**	**4**
3.1	Ligging ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland	4
3.2	Ruimtebeslag Haarlemmermeer (Z13)	5
3.3	Natuurverbinding Haarlemmermeer (ZNV1*)	6
3.4	Conclusie effectbeoordeling NNN	7
4	**Compensatieplan NNN “stapsteen natuurverbinding”**	**8**
4.1	Voorwaarden aantasting NNN	8
4.2	Invulling compensatieopgave	10
4.2.1	Compensatielocatie	10
4.2.2	Doelstellingen Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*0)	11
4.2.3	Beschrijving van huidige situatie	13
4.2.4	Inrichting en beheer compensatiegebied “stapsteen natuurverbinding”	15
4.2.5	Monitoring	19
4.2.6	Planning uitvoering compensatie en HOV busbaan	20
4.2.7	Eigendom en beheerafspraken	20
5	**Samenvattend & conclusie**	**21**

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Duin- en Bollenstreek is een drukke regio waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is gekozen voor een Hoogwaardig Openbaarvervoer Verbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor is er een betere, snellere en frequente verbinding op het traject Noordwijk-Schiphol. Tussen P+R Getsewoud en Lisse is een nieuw tracé en nieuw te realiseren HOV-brug nodig om deze vanuit het Zuidtangent te verbinden met de rest van de infrastructuur (zie **Error! Reference source not found.**).



Figuur 1-1 HOV-tracégedeelte provincie Noord-Holland opgeknipt in 3 deelgebieden (Bron: PIP 2023)

In 2014 hebben de gemeenten Haarlemmermeer, Lisse, Noordwijk en Teylingen, het Samenwerkingsorgaan Holland-Rijnland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord- en Zuid-Holland een overeenkomst gesloten om de HOV-verbinding Noordwijk-Schiphol te realiseren. De provincie Noord-Holland is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de realisatie van de verbinding over de Ringvaart en de aanleg van een busbaan vanaf de Ringvaart tot aan de aansluiting P&R Getsewoud in Nieuw-Vennep.

In de natuurtoets die is uitgevoerd voor het project (Royal HaskoningDHV 2021), is vastgesteld dat het tracé voor de busbaan en de nieuwe HOV-brug deels gelegen is binnen gebieden die zijn begrensd als Natuurnetwerk Nederland (NNN). Uit de effectbeoordeling volgde dat er als gevolg van de aanleg van de HOV-verbinding ruimtebeslag plaatsvindt binnen het NNN. Het voorgaande betekent dat de voorgenomen ontwikkeling alleen doorgang kan vinden als wordt voldaan aan de eisen die de provincie stelt aan werkzaamheden binnen het NNN in artikel 6.43 lid 4 van de Omgevingsverordening. Daarnaast, dient het ruimtebeslag te worden gecompenseerd.

1.2 Doel

De voorliggende rapportage betreft een korte herhaling van de effecten van de te realiseren HOV-Noordwijk-Schiphol op het NNN. Daarna wordt middels een compensatieplan onderbouwd dat de ruimtelijk ontwikkeling plaats kan vinden volgens de regels en voorwaarden die gesteld zijn in de vigerende Omgevingsverordening van Noord-Holland en wordt beschreven hoe invulling wordt gegeven aan de compensatieopgave voor het ruimtebeslag op het NNN.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze rapportage worden de beleidskaders die van toepassing zijn op dit project beschreven. Hoofdstuk 3 geeft een korte herhaling van de effecten van de boogde ingreep op het NNN. Hoofdstuk 4 bevat het compensatieplan met een onderbouwing van de voorwaarden voor een ruimtelijk plan binnen het NNN. Daarnaast bevat het compensatieplan een berekening van het Definitief ontwerp met het ruimtebeslag en gaat het in op de manier (locaties, oppervlakten en beheertypen) waarop de compensatieopgave wordt ingevuld. Vervolgens wordt het beheer en monitoring van de te compenseren gebieden beschreven. Tot slot volgt in hoofdstuk 5 een samenvattende conclusie.

2 Beleidskader Natuurnetwerk Nederland Natuurnetwerk

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een landelijk netwerk van natuur- en agrarische gebieden met een speciale natuurkwaliteit. Het netwerk bestaat zowel uit afzonderlijke natuurgebieden als uit verbindingszones die deze natuurgebieden met elkaar verbinden. Het ruimtelijk beleid voor het NNN is gericht op 'behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden' van het NNN, waarbij tevens rekening wordt gehouden met de andere belangen die in het gebied aanwezig zijn.

De bescherming van het Natuurnetwerk Nederland is binnen de Provincie Noord-Holland vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening NH2022 (Artikel 6.54) [1]. Hierin staat beschreven dat een ruimtelijk plan binnen het NNN geen activiteiten mogelijk maakt die leiden tot:

- nadelige gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden of;
- tot een vermindering van de kwaliteit, oppervlakte of de samenhang tussen Natuurnetwerk Nederland gebieden.

De wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN in Noord-Holland bestaan (op deelgebiedsniveau) uit de aanwezige actuele en potentiële natuurwaarden waarvoor de provincie op (inter)nationaal of regionaal niveau een grote (beleidsmatige) verantwoordelijkheid draagt, inclusief alle noodzakelijke abiotische en ruimtelijke condities voor deze natuurwaarden. De wezenlijke kenmerken van het NNN en waarden zijn eveneens vastgelegd in de omgevingsverordening[2]. Er bestaat geen algemene regel voor wanneer sprake is van een significante aantasting. Zowel de aard en omvang van de activiteit als de natuurwaarden ter plekke zijn daarvoor van belang.

Van bovengenoemd beschermingsregime van het NNN kan worden afgeweken, indien er bij een bestemmingsplan:

- Sprake is van een groot openbaar belang;
- Geen reële alternatieven zijn, en;
- De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd.

Indien duidelijk is vastgesteld dat voorgenomen effecten op het NNN mogelijk zijn, dan gelden de volgende punten;

- De effecten op het NNN dienen te worden gecompenseerd;
- De compensatie houdt in 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;
- De oppervlakte van het werkingsgebied Natuurnetwerk Nederland tenminste gelijk blijft;
- 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;
- Er moet een gebiedsvisie worden opgesteld waarin wordt onderbouwd dat wordt voldaan aan de bovenstaande punten.

Voorliggende rapportage betreft de gebiedsvisie met de noodzakelijke onderbouwing.

[1] Provincie Noord-Holland (2022) Omgevingsverordening NH 2022 Via: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR703568/#chp_1
[2] Provincie Noord-Holland (2020) Wezenlijke kenmeren en waarden van het NNN in Noord-Holland, als onderdeel van de Omgevingsverordening Bijlage 6.

3 Effectbeoordeling Natuurnetwerk Nederland

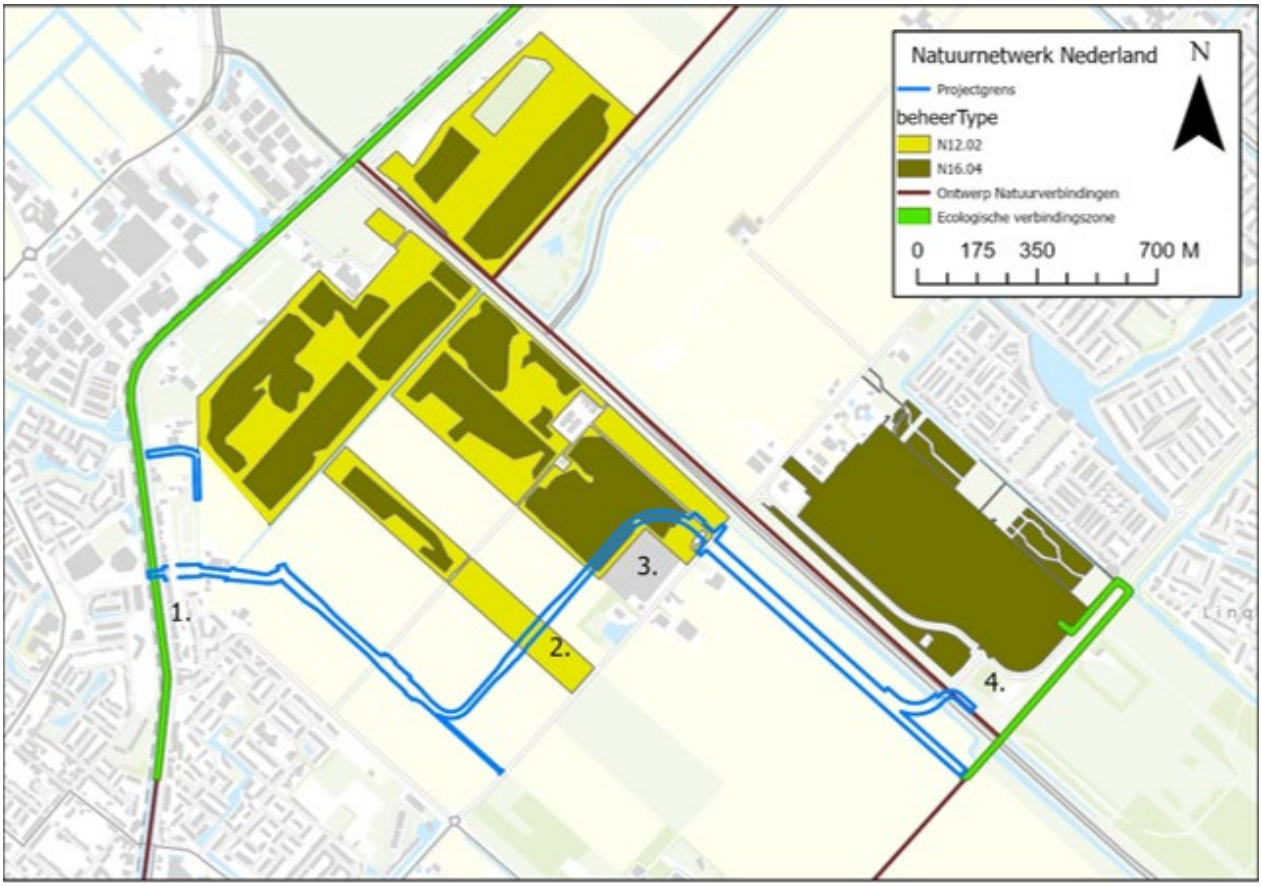
In de Natuurtoets “Tracé busbaan HOV Noordwijk-Schiphol” is beschouwd of het plangebied voor de HOV in of nabij het Natuurnetwerk Nederland ligt. Vervolgens is er een effectbeoordeling gedaan waarbij is beoordeeld of het plan leidt tot:

- Nadelige gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden of;
- Tot een vermindering van de kwaliteit, oppervlakte of de samenhang tussen Natuurnetwerk Nederland gebieden.

In dit hoofdstuk is een korte samenvatting gegeven van de uitgevoerde effectbeoordeling. De volledige toetsing is te vinden in de “Natuurtoets Tracé busbaan HOV Noordwijk – Schiphol” met referentienummer: BH5788-XX-ZZ-RP-Z-0030 (RHDHV, 2021).

3.1 Ligging ten opzichte van het Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied zoals opgenomen in het PIP loopt op twee plekken door NNN-gebied ‘Haarlemmermeer’ (nummer 2 en 3 in Figuur 3-1). Het plangebied kruist daarnaast op twee plekken de ecologische verbindingszone ‘Haarlemmermeer en omgeving’ (nummer 1 en 4 in Figuur 3-1). De meest oostelijke locatie (nummer 4) betreft een raakvlak met een ecologische verbindingszone bij de Nieuwerkerkertocht, die nog niet is ingericht als zijnde natuurverbinding.



Figuur 3-1. Ligging van het tracé voor de HOV (blauw = plangrens) ten opzichte van het NNN weergegeven als beheertypen, N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland en N16.04 Vochtig bos met productie en ecologische verbindingszone langs de Nieuwerkerkertocht. NB: de ontwerp natuurverbinding (bruine lijn) ligt anders dan in de figuur weergegeven net buiten de plangrens Bron: Provincie Noord-Holland (2021). Bewerkt door RHDHV (2021).

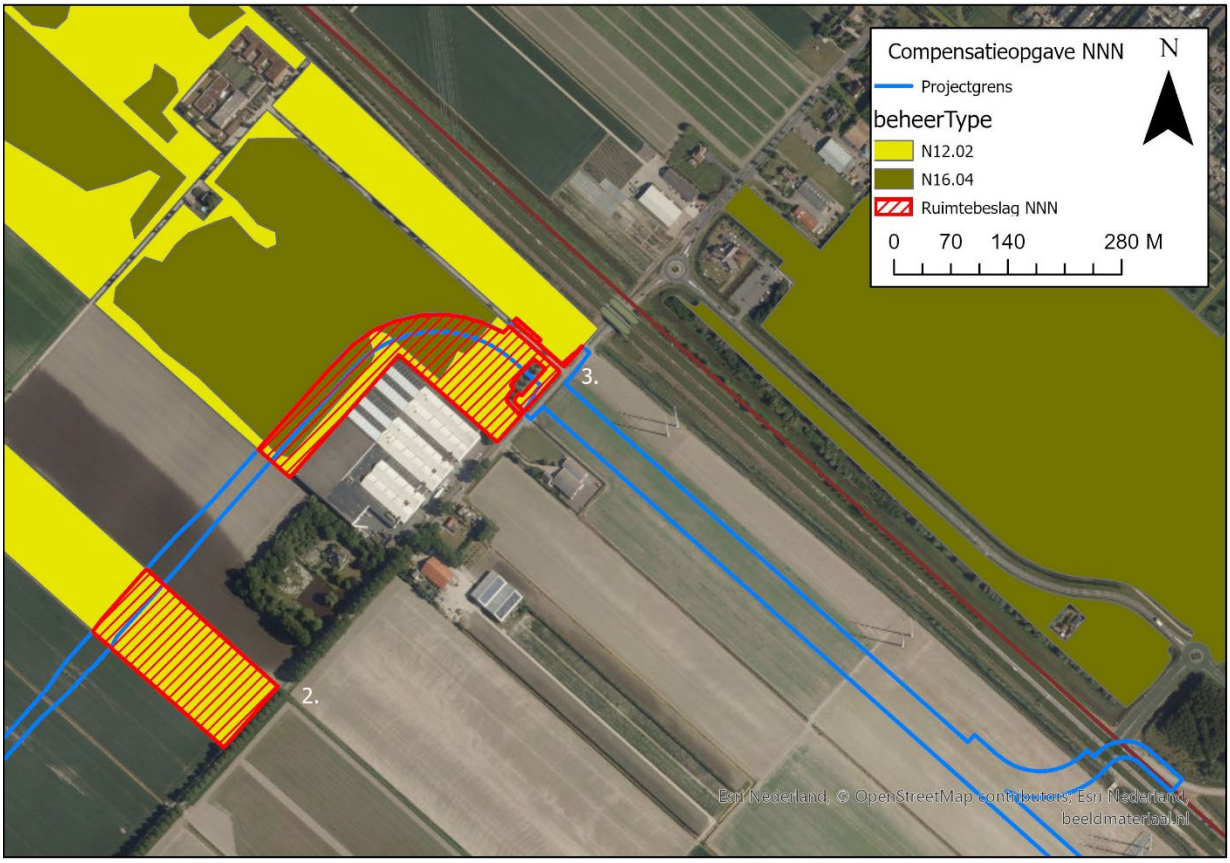
3.2 Ruimtebeslag Haarlemmermeer (Z13)

Uit de natuurtoets (RHDHV, 2021) blijkt dat er sprake is van negatieve effecten op NNN-gebied Haarlemmermeer, door ruimtebeslag en afsnijding van het meest zuidoostelijke deel van dit NNN-gebied (Figuur 3-2). Dit gebied wordt, tezamen met het ruimtebeslag van de busbaan, als verloren beschouwd omdat het geen samenhang meer heeft met de rest van het natuurgebied. Daarnaast is het te klein om als eenheid op zichzelf de functioneren. De aanwezige natuurbeheertypen vertegenwoordigen de belangrijkste aanwezige natuurwaarden binnen het NNN. Het ruimtebeslag is per beheertype berekend met behulp van een GIS-analyse, afgeleid uit de viewer van het Natuurbeheerplan 2021 en weergegeven in Tabel 3-1

Tabel 3-1 Areaal verlies van beheertypen binnen het NNN als gevolg van de realisatie HOV Lisserbroek

NNN beheertype	Ruimtebeslag busbaan	Afgesneden NNN	Totaal (ha)
N16.04 Vochtig bos met productie	0,3 ha	0,8 ha	1,1 ha
N12.02 Kruiden- en faunarijk graslanden	0,5 ha	3,3 ha	3,8 ha
Totaal	**0,8 ha**	**4,1**	**4,9 ha**

In de ambitiekaart van 2024 is er op het moment slechts nog één ambitietype voor het projectgebied aangegeven, namelijk N16.04 Vochtig bos met productie.



Figuur 3-2 Weergave van het oppervlakteverlies van het NNN, als gevolg van ruimtebeslag voor de te realiseren HOV (projectgrens). NB: het ontwerp natuurverbinding (bruine lijn) ligt anders dan in de figuur weergegeven net buiten de plangrens

De voorgenomen ontwikkeling heeft naast ruimtebeslag geen andere negatieve impact op de samenhang binnen het NNN van de Haarlemmermeer noordwestelijk van de nieuwe busbaan. Het kenmerkende landschapsecologische karakter van de Haarlemmermeer blijft gewaarborgd en het huidig gebruik van het gebied voor extensieve recreatie, zoals wandelen, fietsen en ruitersport, blijft bestaan (zie ook natuurtoets (RHDHV, 2021)).

3.3 Natuurverbinding Haarlemmermeer (ZNV1*)

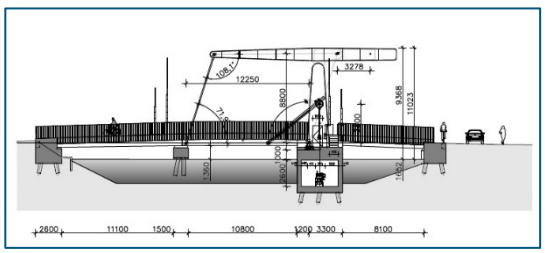
Uit de natuurtoets (RHDHV, 2021) blijkt dat de nieuwe HOV-busbaan op twee locaties raakvlakken heeft met natuurverbindingen Haarlemmermeer. Het betreft de overbrugging van Ringvaart (nummer 1 in Figuur 3-1) en het tracé ter hoogte van de droge dooradering noordelijk van de N207 en bestaande infrastructuur (nummer 4 in Figuur 3-1). De busbaan sluit, noordelijk van de N207 (bij nummer 4 in Figuur 3-1) aan op bestaande infrastructuur waardoor er daar geen sprake is van daadwerkelijke aantasting van de aanwezige natuurverbinding.

Bij de aanleg van de nieuwe HOV-brug is mogelijk sprake van aantasting van de Natuurverbinding bij de Ringvaart. Er is mogelijk sprake van ruimtebeslag van de oeverzone waardoor een nieuwe barrière ontstaat voor de doelsoorten van de natuurverbinding die hier van gebruik maken, zoals de ringslang wezel, hermelijn, bunzing, otter, en boommarter. Otters lijken bijvoorbeeld niet graag onder bruggen door te zwemmen. Ze gaan uit het water en gebruiken een helling of loopplank om onder de brug door te komen. Voor vleermuizen, die langs oevers en/of boven het water vliegen (o.a. watervleermuis) kan de nieuwe brug een nieuwe belemmering veroorzaken wanneer er onvoldoende vliegruimte onder de brug aanwezig is en/of verlichting wordt toegepast. Kortom kan een nieuwe brug afhankelijk van het ontwerp leiden tot aantasting van de functionaliteit van de ecologische verbindingszone bij de Ringvaart.

Voorwaarden ontwerp HOV-brug Ringvaart
Bij het ontwerp van de HOV-brug over de Ringvaart moet rekening gehouden worden met behoud van de functionaliteit van de ecologische verbindingszone voor water- en oevergebonden soorten en vleermuizen. Negatieve effecten worden zeker voorkomen door de volgende voorwaarden toe te passen:

- De nieuwe HOV-brug biedt voldoende ruimte onder de brug voor een functionele doorlopende route onder de brug, bij voorkeur in de vorm van doorlopende oevers.
  De loopbreedte is zeker minimaal 1 m en de loophoogte is minimaal 70cm.
- Bij het ontwerp van de brug over de Ringvaart, vleermuizen geschikte afmetingen hanteren (Boonman 2011). Om verkeersslachtoffers te voorkomen moeten bruggen minimaal 1,5 meter hoog en 4 meter breed zijn (Boonman 2011). Deze minimale afmetingen is afhankelijk van de lengte van de onderdoorgang. Bij een langere onderdoorgang dan 10 m neemt per 10m lengte de hoogte toe van 0,5m in hoogte en breedte (Protocol natte infrastructuur, 2010)
- Bij het ontwerp van de brug over de Ringvaart rekening houden met zo min mogelijk of vleermuisvriendelijke verlichting op en/of onder de brug. Amberkleurige verlichting is het minst verstorend voor vleermuizen (zie ook NIOO-studies).

Het voorontwerp voor de nieuwe brug is op basis van diverse randvoorwaarden opgesteld (zie figuur 3-3). Vanwege de beperkte beschikbare ruimte in het sterk stedelijk gebied zijn de inpassingsmogelijkheden beperkt. De open vliegruimte voor vleermuizen onder de brug volstaat voor de minimale breedte met 11m, 10,8m en 8,1m tussen de pijlers. De hoogte is circa 1,40m en daarmee iets minder dan 1,50m. Vleermuizen kunnen ook de brug bovenlangs passeren. Het risico op verkeersslachtoffers is op deze locatie beperkt vanwege



Figuur 3-3 Dwarsprofiel HOV brug over de Ringvaart (voorontwerp PIP)

de lage intensiteit van het busverkeer met lage snelheid en langzaam fiets/bromverkeer.
Aan de westzijde is ruimte voor een doorlopende oever van circa 1m breed en doorloophoogte van circa 1,4m. Aan de oostzijde is geen ruimte voor een doorlopende oever. Hier is een loopplank of loopconstructie nodig om verbinding tussen de oevers te realiseren. Deze loopstrook moet 0,7-1,0m zijn dat net boven het waterpeil wordt aangebracht. Met deze aanpassingen blijft de functionaliteit van de natuurverbinding bij de Ringvaart behouden.

3.4 Conclusie effectbeoordeling NNN

Het tracé voor de HOV waaronder de nieuwe HOV-brug is deels gelegen binnen gebieden die zijn begrensd als NNN. De nieuwe HOV-brug over de Ringvaart wordt zodanig ontworpen dat de functionaliteit van de natuurverbinding Ringvaart niet wordt aangetast. Als gevolg van de aanleg van de HOV-route vindt er ruimtebeslag plaats op het NNN-gebied Haarlemmermeer (Z13) en wordt een deel van het NNN-gebied afgesneden. Het voorgaande betekent dat de voorgenomen ontwikkeling alleen doorgang kan vinden als wordt voldaan aan de eisen die de provincie stelt aan werkzaamheden binnen het NNN, in artikel 6.45 van de Omgevingsverordening NH2022. Hoofdstuk 4 van deze rapportage betreft de gebiedsvisie met de noodzakelijke onderbouwing hiervoor.

4 Compensatieplan NNN “stapsteen natuurverbinding”

In dit hoofdstuk is de compensatieopgave uitgewerkt in een compensatieplan met een gebiedsvisie voor de compensatielocatie. Eerst wordt in paragraaf 4.1 ingegaan op de voorwaarden, groot openbaar belang, geen reële alternatieven en vereiste compensatie waaraan voldaan moet worden. In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de doelsoorten, streefbeeld en voorwaarden voor de natuurverbinding Haarlemmermeer dat als input dient voor een inrichtingsvoorstel in een schets uitgewerkt in paragraaf 4.3. Hierbij zijn enkele ontwerpprincipes weergegeven in de vorm van een schets.

4.1 Voorwaarden aantasting NNN

In de Omgevingsverordening van de provincie Noord-Holland 2022 (Artikel 6.54)[3] is opgenomen dat ruimtebeslag op het NNN mogelijk is onder bepaalde voorwaarden. Deze voorwaarden zijn hieronder uitgewerkt.

Groot openbaar belang
Bereikbaarheid en leefbaarheid staan onder druk. De wegen raken vol. Als er nu niet nagedacht wordt over de bereikbaarheid in de toekomst, dan slibt het wegennetwerk steeds verder dicht. Het is van belang dat er slim ingezet wordt op dit vraagstuk met daarbij ook voor ‘’schoon en duurzaam vervoer’’. Daarom investeert de provincie Noord-Holland, samen met haar partners in openbaar vervoer. Zo wordt gezorgd voor een betrouwbare verbinding tussen mensen en plekken. Het aanleggen van een vrij liggende busbaan is daarbij niet het hogere einddoel. De HOV-baan zorgt er juist voor dat de R-NET bussen vaak, op tijd en filevrij kunnen blijven rijden. Ook het overige verkeer profiteert, want er komt meer ruimte voor automobilisten en fietsers.

Diverse gemeenten in zowel Zuid- als Noord-Holland krijgen een sterk verbeterde aansluiting op R-net, door de uitbreiding of aanleg van HOV-haltes. Deze snelle, hoogfrequente en comfortabele busverbinding is een serieus alternatief voor de auto en levert een bijdrage aan het op peil houden van de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie de Duin en Bollenstreek. Het is nodig om juist nu te investeren om er voor te zorgen dat straks de bus betrouwbaar en vlot kan doorstromen. Dit zeker in relatie tot de grote woningbouwopgaves in de gemeente Haarlemmermeer. Specifiek geldt dit voor de woningbouwontwikkelingen in Lisserbroek. De HOV en de doorfietsroute zorgen hier voor een alternatief voor andere vervoerswijzen.

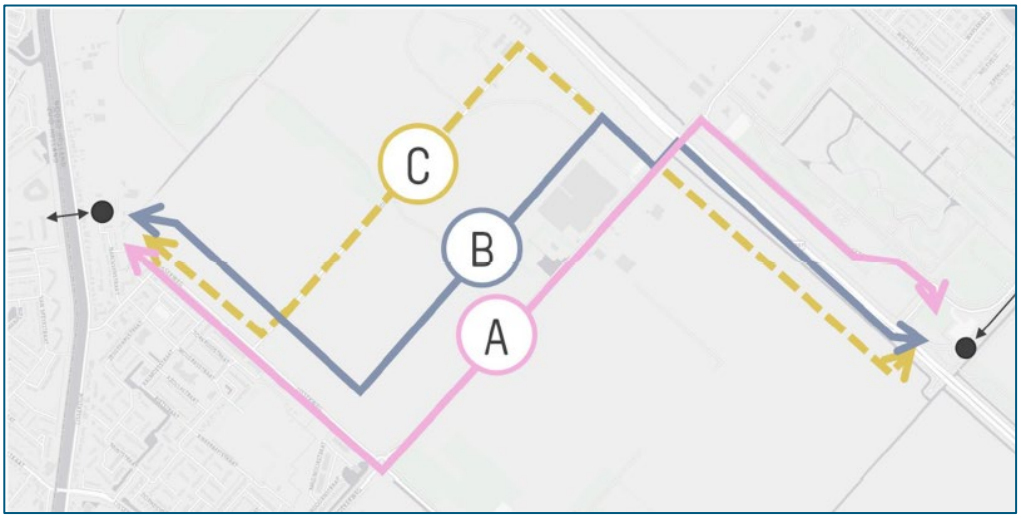
Om te voldoen aan de vereiste criteria van R-net op het gebied van frequentie, betrouwbaarheid en snelheid zijn vrije busbanen op een deel van het traject nodig. Verder krijgt de HOV-bus voorrang en kan deze over het nieuwe tracé vlot en ongehinderd doorrijden. De HOV-lijn is niet alleen sneller dan de huidige lijn, maar is vooral een betrouwbaarder vorm van openbaar vervoer.

De reiziger kan hier vaak en stipt op tijd gebruik van maken. Uit de meest recente gegevens van bureau GoudappelCoffeng met betrekking tot de vervoerswaarde blijkt ook dat het aantal reizigers gaat toenemen. Voor fietsers en voetgangers wordt het hier veiliger. Het streven is om parallel aan de HOV-baan een nieuwe fietsverbinding tussen Lisse, Lisserbroek en P+R Getsewoud te realiseren.
Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat de aan te leggen HOV-baan in het kader van een groot openbaar belang is.

[3] *Provincie Noord-Holland (2022) Omgevingsverordening NH 2022. Via: https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR703568/#chp_1*

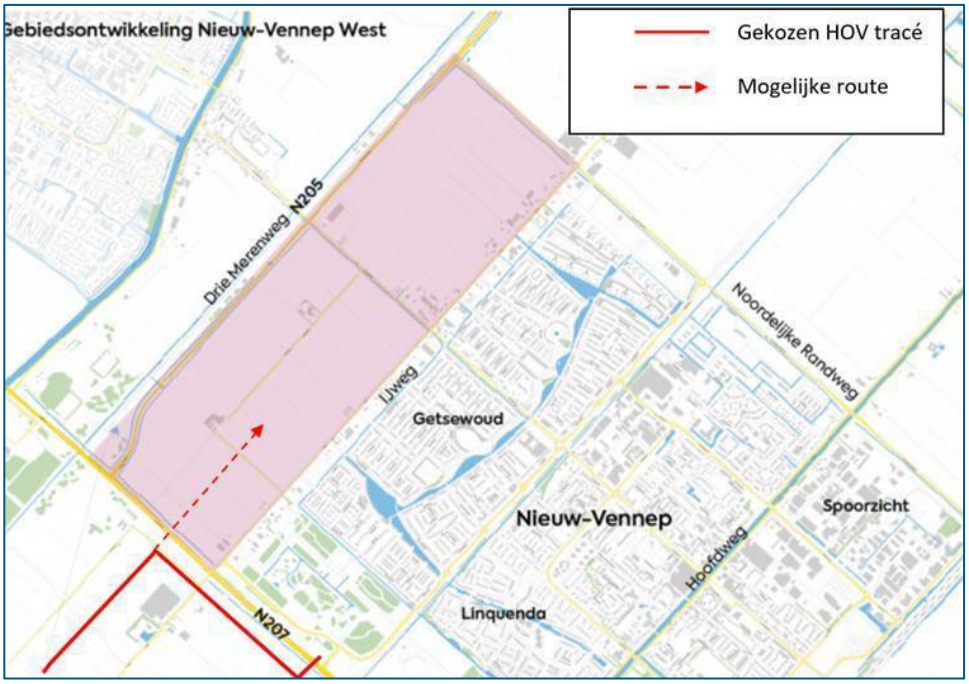
Geen reële alternatieven

Voor de aanleg van de HOV zijn in een eerder stadium 3 verschillende alternatieven onderzocht[4], zie de ligging van deze varianten in de figuur hieronder.



Figuur 4-1: Ligging varianten in tracéverkenning

Voor het deelgebied 'IJweg', waarin de busbaan de NNN-gebieden kruisen is in de variantenafweging onderkend dat het ontwerp ruimtebeslag claimt op NNN. De keus voor de voorkeursvariant is onder andere gebaseerd op technische mogelijkheden, bestaande belangen en milieueffecten, waaronder natuurwaarden. De belangrijkste overweging is dat met gekozen tracé de busbaan doorgetrokken kan worden richting gebiedsontwikkeling 'Nieuw-Vennep West', zie de figuur hieronder. Dit geeft extra ontsluitingsmogelijkheden voor de wijk met het openbaar vervoer, wat tegemoet komt aan de mobiliteit- en duurzaamheidsdoelen van de provincie.



Figuur 4-2 Ligging van nieuwe mogelijke route HOV-tracé richting gebiedsontwikkeling Nieuw-Vennep West

[4] *Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol, Sweco 2018*

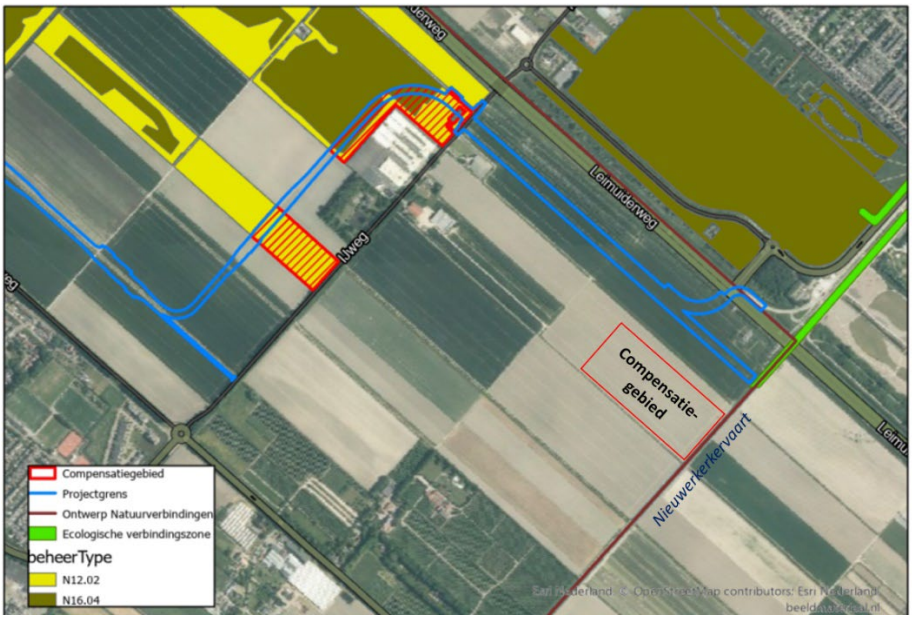
Verder is gekozen voor een oplossing met zo min mogelijk negatieve effecten voor de omgeving, waarbij een combinatie van varianten B en C uiteindelijk is uitgewerkt in het ontwerp. Ter hoogte van de NNN-gebieden is er bewust voor gekozen om deze gebieden zo minimaal mogelijk te doorsnijden zodat er ook zo weinig mogelijk natuurgebied verloren gaat. Er is geen reëel alternatief waarbij er geen sprake is van effecten op het NNN.

Compensatieopgave
De negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, oppervlakte en samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd. Het verlies aan NNN door ruimtebeslag (0,8 ha) en afsnijding (4,1 ha) zal daarbij minimaal geheel gecompenseerd worden. Het verlies betreft 1,1 ha aan N16.04 Vochtig bos met productie en 3,8 ha aan N12.02 Kruiden- en faunarijk graslanden. Het aangetaste NNN in de Haarlemmermeer moet, zoals weergegeven in hoofdstuk 2, worden gecompenseerd met een gelijk NNN-areaal met binnen 10 jaar een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor het NNN of natuurverbindingen voor wat betreft kwaliteit en samenhang.
Compensatie zal in dit geval plaatsvinden door fysieke natuurcompensatie op gronden met een andere bestemming dan natuur in de nabijheid van de locatie waar de aantasting plaats zal vinden. De invulling van de compensatie is nader uitgewerkt in de volgende paragrafen.

4.2 Invulling compensatieopgave

4.2.1 Compensatielocatie

Op circa 800 m van de locatie van de aantasting van het NNN door de HOV-busbaan is een agrarisch akkerperceel beschikbaar van bijna 5 ha dat grenst aan de Nieuwerkerkertocht (Figuur 4-1). Deze tocht, naar verwachting in eigendom en beheer van het Hoogheemraadschap van Rijnland, is onderdeel van de Natuurverbinding Haarlemmermeer (ontwerp) dat nog ingericht moet worden. Het landbouwperceel is in eigendom van de provincie. Realisatie van een stapsteen van 5 ha in de natte natuurverbinding biedt een duidelijke meerwaarde voor de soorten als rust- of leefgebied langs de natuurverbinding. Voor het Natuurnetwerk betekent het een versterking van samenhang van natuur en leefgebied voor diverse soorten.



Figuur 4-1 Globale ligging van het te compenseren Natuurnetwerk Nederland.

4.2.2 Doelstellingen Natuurverbinding Haarlemmermeer en omgeving (ZNV1*0)

Voor bepaling van de inrichting van de compensatielocatie als stapsteen zijn de in deze paragraaf de beoogde wezenlijke kenmerken van de natuurverbinding Nieuwerkerkertocht beschreven zoals opgesteld door de provincie Noord-Holland. De natuurverbinding moet in ieder geval een ecologische verbinding vormen tussen een aantal grote, waterrijke natuurgebieden in Zuid-West Rijnland en de Amstel, Gooi en Vechtstreek, waaronder de Westeinderplassen, Kagerplassen, Schoteroog, Waarder- en Veerpolder, Mooie Nel en De Liede.

Huidige natuurkwaliteit
De NNN-gebieden bestaat hoofdzakelijk uit graslanden, parkbossen en plassen. De hoofdzakelijk natte verbindingen gerelateerd aan het watersysteem en enkele droge verbindingen moeten zorgen voor verbinding tussen de NNN-gebieden. Over het algemeen bestaat de huidige watergangen die als natuurverbinding zijn aangegeven beperkt uit een structuurrijke vegetatie, behalve ter hoogte van aangrenzende natuurgebieden. De droge verbindingen liggen deels langs wegen die zijn opgehoogd met kalkrijk duinzand. Dit resulteert in een bijzondere vegetatie met onder andere tijm, marjolein en bijenorchis.

Doelsoorten en doelgemeenschappen natte verbindingen
De watergangen zijn in het algemeen voor zoetwatervissen een verbindend element en onderdeel van het leefgebied Op basis van watersysteemkenmerken wordt het water getypeerd als **brasem-snoekbaars** viswater. De Ringvaart staat in verbinding met het verder noordelijk gelegen Noordzeekanaal, waardoor de vaart toegankelijk is voor **trekvissen**.

Voor de verspreiding van **amfibieën** (waaronder groene kikkercomplex, bruine kikker en kleine watersalamander) vormt het water een verbindend element. Deze soorten hebben een beperkte actieradius van enkele honderden meters tot circa 1 km. Voor leefgebied zijn deze soorten afhankelijk van geschikt voortplantingswater (visvrij en zonnige open plekken) en geschikt landbiotoop met ruigte en struiken voor dekking en overwintering. De oeverzone is leefgebied voor kleine marterachtigen en andere **algemene kleine zoogdieren** (waaronder waterspitsmuis, egel). **Noordse woelmuis** is afhankelijk van brede plasdras zones langs watergangen. De **otter,** die een grote actieradius heeft van tientallen kilometers**,** migreert voornamelijk via brede watergangen en rusten in de aangesloten moeraszones en kleinere wateren. Grotere waterrijke gebieden vormen ook leefgebied voor de **ringslang**, al is deze actueel nog niet aanwezig.

De (bredere) riet- en moeraszones zijn van belang als broedgebied en migratieroute voor algemene **moeras- en rietvogels** (zoals rietzanger en kleine karekiet). Voor vleermuizen, zoals **watervleermuis** en **meervleermuis**, zijn de wateren en oeverstructuren van belang als foerageergebied en vliegroute.

Streefbeeld natte verbindingen
Het streefbeeld voor de verbinding kan worden omschreven als een netwerk van brede watergangen en oeverstroken met aanliggende moerassen en open water, welke veilig leefgebied en een veilige migratieroute vormt voor de doelsoorten/ doelgemeenschappen. Onderstaand worden de vereiste condities geschetst. Deze vormen een voorwaarde voor de ecologische functionaliteit van de verbinding en het behalen van het streefbeeld.

- *Structuur*

Een hoge structuurdiversiteit, met schuilgelegenheden voor bijvoorbeeld moeras- en rietvogels of kleine zoogdieren, is vereist. Een natuurlijke, aaneengesloten oeverzone en/of voldoende faunauittreedplaatsen maken het mogelijk dat dieren in en uit het water komen.
Beheeraspecten:
- Bij ongewenste struweel- en ruigtevorming maaien van de vegetatie.

- Gefaseerd maaien van de riet- en oeverplanten
- Maai- en baggertijdstip afstemmen op de doelsoorten

- *Milieu- en watercondities*

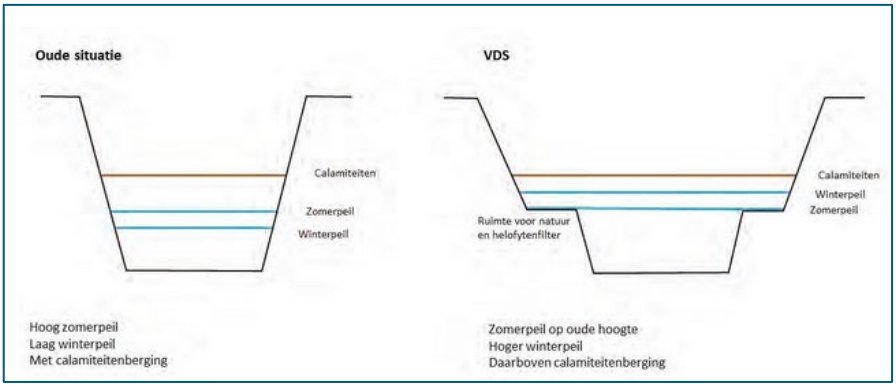
De rietruigte vormt een element van het natte klei- en veenlandschap. De (water)bodems zijn zeer nat, voedselrijk en matig zuur tot neutraal. De watergangen worden gekenmerkt door matig voedselrijk, licht troebel water met redelijk veel golfslag en stroming door vaarbeweging. Hierdoor kan alleen de oevervegetatie tot ontwikkeling komen en blijft ondergedoken vegetatie achterwege. Een (zo) natuurlijk fluctuerend waterpeil in combinatie met afgevlakte oevers en een goede waterkwaliteit zijn essentieel voor een goede kwaliteit oevervegetaties en wateren.

- *Ruimtelijke condities*

Op de oever groeit meestal een smalle strook oevervegetatie in de vorm van riet. Aanwezigheid van voldoende brede (natuurvriendelijke) oevers, in de vorm van rietruigtes langs de watergang of een verlandingszone met kruidenrijke moerasvegetatie op overgang tussen extensief grasland en watergang, is vereist. Ook een directe verbinding met nabijgelegen wateren en natuurgebieden is essentieel. Voldoende connectiviteit en continuïteit van geschikt habitat, in de vorm van aaneengesloten rietvegetaties en open water, is vereist voor de doelsoorten en doelgemeenschappen, waaronder **meervleermuis** en **Noordse woelmuis**. Onderbrekingen in de vorm van wegen, aanlegsteigers en andere obstakels vormen hierin mogelijk een belemmering. Nachtelijke donkerte is vereist voor vleermuizen, maar ook bijvoorbeeld voor insecten. Daarnaast geldt donkerte in het algemeen als een belangrijke kwaliteit (en randvoorwaarde). Verstoring van onder meer vogels, in de vorm van geluid en beweging, dient zo veel mogelijk voorkomen te worden.

Natuurvisie Haarlemmermeer 2040

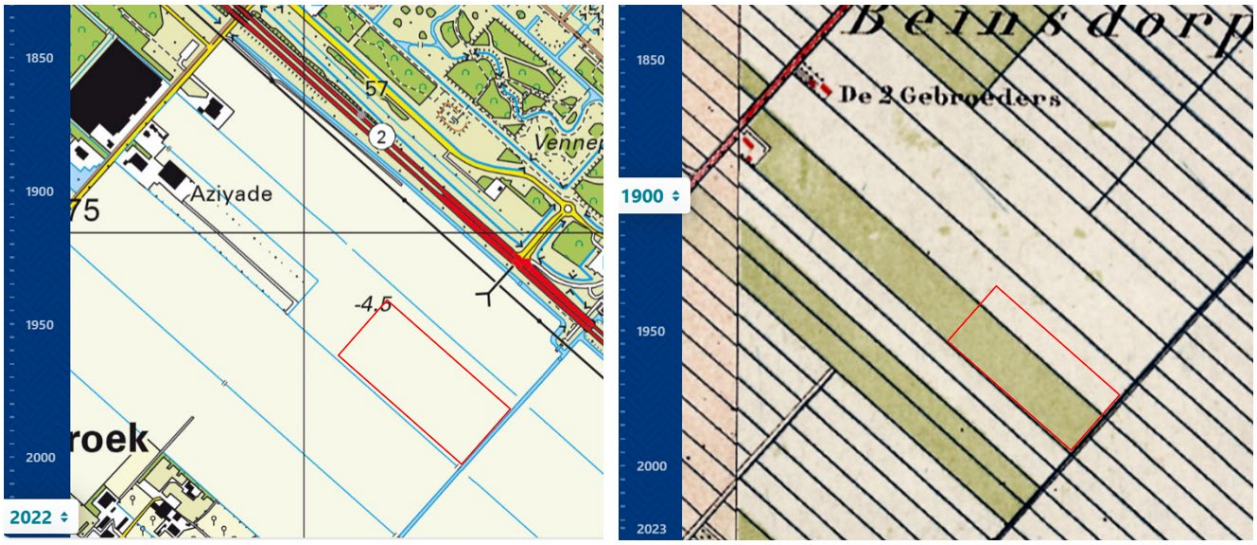
In de natuurvisie heeft de gemeente invulling gegeven aan behoud en versterking van natuur- en landschapswaarden. Realisatie van NNN-natuurverbindingen is daar een onderdeel van. Bij waterverbindingen zijn er kansen voor aanleg van natuurlijke oevers. Het Hoogheemraadschap van Rijnland streeft naar een vereenvoudigd en robuuster watersysteem in combinatie met natuurontwikkeling. Een voorbeeld hiervan is de piekberging in het zuiden van de Haarlemmermeer: met de realisatie van de piekberging kan de geprojecteerde ecologische NNN-verbinding zoals weergegeven in figuur 4.4 worden gerealiseerd. Aanpassingen naar natuurlijke peilen en tijdelijk hogere peilen is hier onderdeel van.



Figuur 4-2 Voorbeeld van huidige standaard profiel (links) en een profiel met plasbermen met meer ruimte voor waterberging en natuurlijke vegetatieontwikkeling zoals rietmoeras (bron: Natuurvisie Haarlemmermeer 2040).

4.2.3 Beschrijving van huidige situatie

In deze paragraaf is de huidige situatie beschreven met onder meer de abiotische omstandigheden en gebiedskenmerken. Dit is bepalend voor de inrichtingsmogelijkheden en haalbaarheid van natuurtypen. Het compensatiegebied betreft een agrarisch akkerperceel dat noordwestelijk van de Nieuwerkerktocht ligt in een open poldergebied. Het gebied betreft een droogmakerij. In Figuur 4-5 is de huidige verkaveling van de polder te zien alsook het fijnmazige kavelpatroon dat in het verleden aanwezig was (www.topotijdreis). Hoe fijnmaziger de verkaveling hoe natter de locatie was. De compensatielocatie lijkt gezien de grote kavels beter te ontwateren. In figuur 4-6 (links) is een impressie gegeven van het gebied rond de Nieuwerkerkertocht.



Figuur4-5: Impressie compensatiegebied (indicatief rood omlijnd) in de huidige situatie en rond 1900 (Bron: topografische kaarten www.topotijdreis.nl).

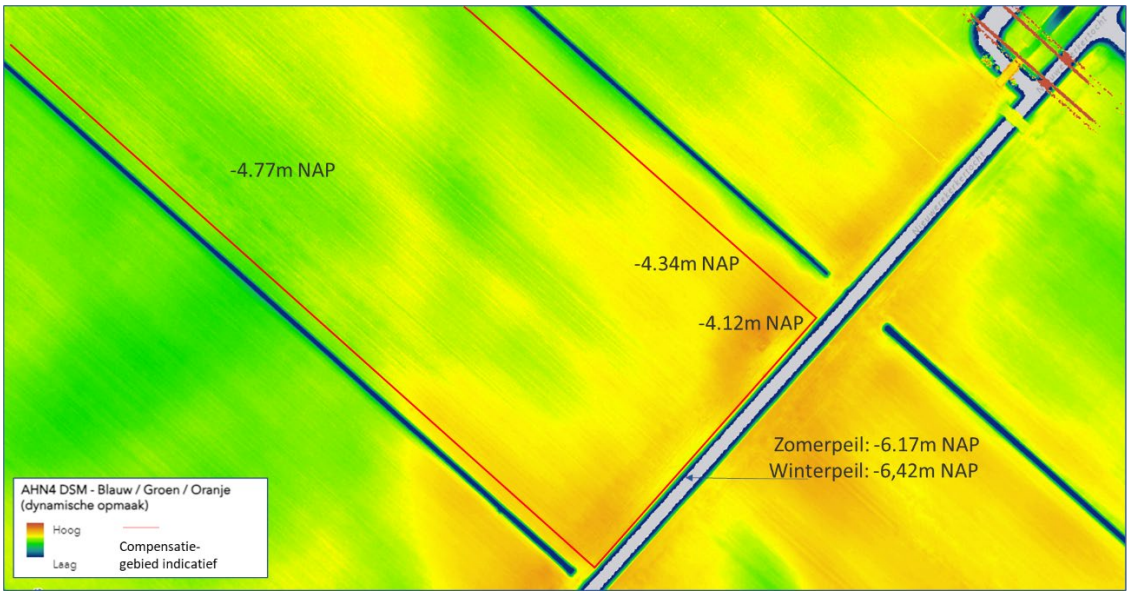


Figuur 4-36 Een impressie van de Nieuwerkerkertocht, grenzend aan het compensatiegebied (links). Het beeld is genomen vanaf de N207, in zuidelijke richting. En een impressie van de beoogde inrichting zoals langs de IJtocht (N05.03 Veenmoeras, rechts). Het beeld is genomen vanaf de N205, in Noordelijke richting. (Bron: Cyclomedia 2023).

Het bodemtype bestaat op basis van de bodemkaart (1:50.000) uit kalkrijke poldervaaggrond met zware zavel nabij de tocht en lichte klei in noordwestelijke richting van het perceel. Boorprofielen van geologisch booronderzoek in de omgeving van het compensatiegebied laten een vier meter dikke kleilaag zien met een smalle zandlaag (20-30cm) variërend op een diepte van 0,6-0,8m of 4,30m onder maaiveld. Mogelijk is ter hoogte van de compensatielocatie een ondiep gelegen zandlaag aanwezig dat zorgt voor ontwatering van de bovengrond. Er zijn momenteel geen gegevens aanwezig van de bodemopbouw in het perceel.

De Nieuwerkerkertocht is een primaire leggerwatergang in eigendom en beheer van Hoogheemraadschap van Rijnland. Op basis van de leggergegevens is de tocht iets meer dan 7m breed met een waterbodembreedte van iets meer dan 3m en een waterdiepte van 1m. De oevers zijn met korte grazige vegetatie. Dit deel van de tocht is nog niet ingericht als ecologische natuurverbinding (zie Figuur 4-6 voor impressie).

Het compensatiegebied en de Nieuwerkerkertocht ligt in een peilvak waarbij het zomerpeil is ingesteld op -6,17 mNAP met een tegennatuurlijk lager winterpeil op -6,42 mNAP (bron: vigerend peilbesluit PBS_GH-140.08A). Het maaiveld van het compensatiegebied varieert tussen -4,12 mNAP en -4,70 mNAP, met de hogere delen nabij de tocht (zie figuur 4-7). Het laagste deel ligt daarmee 2,0m tot 2,30m hoger dan het zomerpeil respectievelijk het winterpeil. De grondwaterstanden zijn momenteel niet bekend; deze zullen naar verwachting hoger liggen dan de waterpeilen in de tocht door opbolling. Rond het compensatiegebied liggen poldersloten die zorgen voor de afwatering van het gebied. Op basis van de legger zijn deze sloten 1,5m breed met een diepte van 1,20m ten opzichte van het maaiveld.



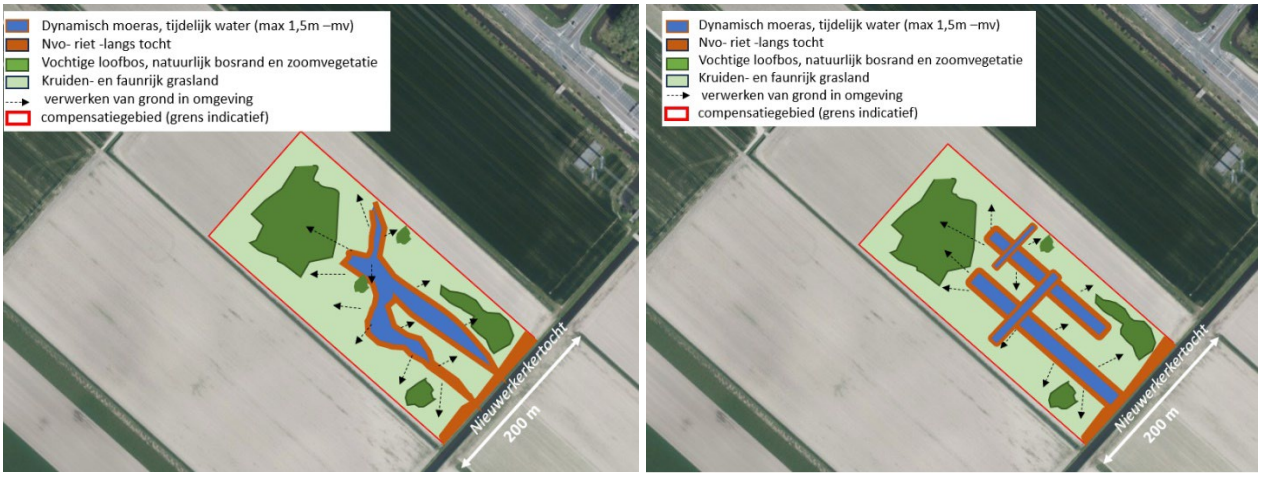
Figuur 4-7 Hoogteligging maaiveld ten opzichte van NAP, op verschillende locaties binnen het compensatiegebied. Voor de Nieuwerkerkertocht is zowel het zomer- als het winterpeil weergegeven. (Bron: AHN-viewer).

Het compensatiegebied ligt in kwetsbaar kwelgebied. Activiteiten als graafwerkzaamheden kunnen in dit gebied er voor zorgen dat er meer kwelwater omhoog komt. Dit kan verzilting veroorzaken door aanvoer van zout grondwater uit de ondergrond. Om verzilting te voorkomen zijn beperkingen opgelegd op de diepte van grondverzet en graven. Op basis van Keur Rijnland 2020 (vervallen en vervangen i.v.m. Omgevingswet) is grondverzet of graven in kwetsbaar kwelgebied toegestaan tot een diepte van 1,5 m onder maaiveld. Ten aanzien van oppervlaktewater zijn er striktere regels aan het verdiepen en verflauwen van watertaluds.

4.2.4 Inrichting en beheer compensatiegebied “stapsteen natuurverbinding”

In deze paragraaf is een voorstel voor de nieuwe natuurinrichting van de stapsteen in een schets weergegeven met enkele ontwerpprincipes om de haalbaarheid van de gewenste beheertypen op hoofdlijn inzichtelijk te maken.

Het streefbeeld voor het compensatiegebied is realisatie van een brede natuurvriendelijke oever bij de Nieuwerkerkertocht dat landschappelijk en ecologisch aansluit op een nat dynamisch rietmoerassysteem (ca 20-25%) met op de hogere drogere delen kruidenrijke graslanden (circa 50%) met circa 20-25% aan vochtig bos en struiken verspreid over het gebied. Deze variatie aan beheertypen met relatief meer ruimte voor (riet)moeras en kruidenrijke graslanden dan bos biedt een hoge structuurdiversiteit, overgangen van nat naar droog en naar bos. Het biedt ook meer ruimte voor een variatie aan bloemen en planten en diersoorten die afhankelijk zijn van kortere vegetatiestructuren. In figuur 4-8 is een impressie gegeven van een mogelijke invulling van de verschillende typen waarbij de lagere dynamisch moerasdelen indicatief ingepast zijn op de lagere delen in het maaiveld conform de hoogtekaart. De inpassing van de verschillende beheertypen kan ook op een rechtlijnige manier in de vorm van langgerechte sloten met flauwe oevers.



Figuur 4-8 Schetsontwerpen stapsteen natuurverbinding maaiveldvolgend (boven) of met rechte natte vlakken en lijnen (rechts)

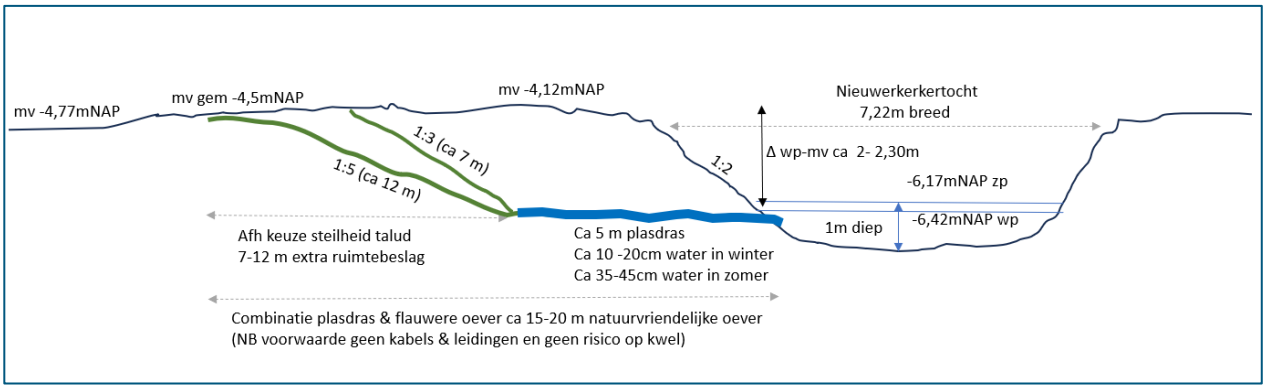
Op basis van de lokale omstandigheden met kalkrijke gronden, met mogelijk een smalle zandlaag, relatief grote drooglegging, risico op te sterke kweldruk en verzilting en verwerking van vrijgekomen grond in het gebied zijn op basis van beschikbare gegevens de volgende inrichtingsprincipes afgeleid:

- Afgraving van klei tot maximaal 1,5m -mv met flauwe oevers (minimaal 1:3)
  - waterafvoer uit het gebied voorkomen door inpassing van drempels
  - Afvoer/drainage door eventueel aangesneden zandlaag dicht maken
  - Voeding vindt hoofdzakelijk plaats door neerslag; hierdoor is sprake van grote peilfluctuatie, nat in de winterperiode, droogval in de zomer
  - Overvloed aan neerslagwater afvoeren op Nieuwerkerkertocht
- Verwerking van klei in directe omgeving in het compensatiegebied maaiveldvolgend en maximaal 30cm voor behoud vlak karakter van de polder; lokaal kan hoger in combinatie met bosontwikkeling;
- Indien bij afgraving een zandlaag vrijkomt, deze zandlaag (waarschijnlijk kalkrijk) op maaiveld aanbrengen (dikte 20-30cm); dit biedt kansen voor ontwikkeling van schralere graslandtypen zoals in de drogere bermen en verbindingen voorkomen.
- bosontwikkeling noordwestelijk van het moerassysteem; beperken blad/zaadinval en schaduwwerking in moerassysteem

De haalbaarheid van de realisatie van de verschillende beheertypen op basis van de huidig beschikbare informatie zijn hieronder nader toegelicht.

- **Realisatie natuurvriendelijke (klei)oevers**

Realisatie van een natuurvriendelijke oever is gebonden aan ecologische randvoorwaarden. Langs de Nieuwerkerkertocht is sprake van een relatief grote drooglegging waardoor de inrichting van een flauwe oever veel ruimte vraagt. Langs de Nieuwerkerkertocht geeft een plasberm inrichting (met aangrenzend een flauwer talud van minimaal 1:3 voor watergebonden natuur zoals vissen, noordse woelmuis en (riet)moerasvogels naar verwachting de grootste bijdrage. Alleen een flauwe oever met vaste peilen staat een smalle zone van circa 1 meter onder invloed van oppervlaktewater. Een plasberm met hoogteverschillen en zeer flauw aflopende bodem biedt voor verschillende (riet)moeras en waterplanten een groeilocatie. Het biedt met name voor vissen meer paaiplaats en voor noordse woelmuis mogelijk een geschikt leefgebied. In figuur 4-9 is een schets van een ontwerpprincipe weergegeven gebaseerd op de vigerende tegennatuurlijke waterpeilen. Inpassing van een bredere plasberm kan mogelijk beperkt worden door ligging van kabels en leidingen en risico op verzilting door kweldruk. Toekomstige veranderingen naar mogelijk natuurlijker peilbeheer heeft ook invloed op de inrichting van de oever. Het ontwerp zal in het vervolgproces nader uitgewerkt moeten worden in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Rijnland. De Nieuwerkerkertocht is een leggerwatergang met eigendomsgrens op de insteek van het talud.



Figuur 4-9 Schets ontwerpprincipe plasdrasberm ter hoogte van Nieuwerkerkertocht. Afmetingen nader uit te werken.

Ontwikkelingsduur

Na herinrichting van de oever zijn in principe geen maatregelen nodig. De ontwikkeling van water- en moerasplanten vindt van nature spontaan plaats in 1 tot 2 jaar via de aanwezige zaadbank in de omgeving. Bij watervoering van de plasdrasberm is het risico op wilgenopslag beperkt. Onder bijzondere omstandigheden kunnen oeverplanten zoals rietstokken worden aangeplant. Het inzaaien van oeverplanten en het aanplanten van waterplanten blijkt in de praktijk weinig succesvol te zijn (Handreiking NVO Hoogheemraadschap van Rijnland, 2010).
Binnen 5-10 jaar is ontwikkeling van een natuurvriendelijke oever met riet(moeras) mogelijk. Het beheer geeft sturing aan ontwikkeling naar overjarig riet(moeras) of gemaaid riet (zie beheer).

(Overgangs) beheer

Het beheer zal nader afgestemd moeten worden op het definitief ontwerp en beheereisen van het Hoogheemraadschap. Bij de plasdrasbermen langs de Nieuwerkerktocht is jaarlijks (gefaseerd) maaien en afvoeren mogelijk nodig om openheid van het riet te behouden. Gefaseerd maaien kan toegepast worden om delen overjarig riet te laten staan. De intensiteit is afhankelijk van de voedselrijkdom en gewenste dichtheid van het riet in combinatie met de ontwikkeling in het dynamisch moerassysteem.

- **Realisatie dynamisch moerassysteem (N5.04)**

Een dynamisch moerassysteem is afhankelijk van hoge waterstanden met periodiek water op het maaiveld en een dynamisch waterpeil van meer dan 20cm. Het beheertype mag niet meer dan 20% open water omvatten. Het huidig peilbeheer op de Nieuwerkerkertocht is het verschil 25cm, maar tegennatuurlijk. In het najaar mag het water maximaal 40cm uitzakken onder het maaiveld. Gezien het huidig hoogteverschil van het maaiveld van circa 2m ten opzichte van de waterpeilen op de Nieuwerkerkertocht en de voorwaarde dat er niet dieper dan 1,5 m afgegraven mag worden is een open verbinding met de tocht niet mogelijk. Voordeel hierbij is dat er geen invloed is van mogelijk minder schoon oppervlaktewater vanuit de tocht naar het te ontwikkelen moerasgebied.

Het dynamisch moerassysteem kan mogelijk ontwikkeld worden door afgraving tot maximaal 1,5m-mv met flauwe oevers (bij 1:3 tot 1:5 breedte 4,5-7,5 m een oeverzijde) als een afgesloten systeem dat gevoed wordt door neerslag dat vastgehouden worden door middel van drempels. De kalkrijke kleigronden zal zorgen voor buffering van het water. Afvoer van overtollig water kan worden afgevoerd op de Nieuwerkerkertocht. De waterfluctuatie zal groot zijn afhankelijk van de neerslag. Dit leidt ook tot ontwikkeling van diverse (moeras)vegetatiegradiënten. Wanneer de peilen op de Nieuwerkerkertocht mogelijk wijzigen alsook mogelijk worden verhoogd is mogelijk minder afgraving nodig en/of blijft er langer water op het maaiveld staan. Voor amfibieën is voortplantingswater geschikt als er jaarlijks open en visvrij water is aanwezig is in de periode februari-juli.

Vanwege het historisch gebruik als akker is de bodem naar verwachting zeer voedselrijk. Uitspoeling van fosfaat en nitraat naar het open water kan tijdelijk negatieve gevolgen hebben voor de waterkwaliteit in het open water. Bij stilstaand water is er mogelijk risico op blauwalg in warme periodes. Dynamisch moeras is een type dat op van nature voedselrijkere bodems voor komt. Daarnaast bindt fosfaat aan klei waardoor risico op uitspoeling mogelijk beperkt wordt. Doordat het compensatiegebied niet meer bemest zal worden betreft dit een tijdelijk probleem. Dit zal nader bekeken en uitgewerkt moeten worden.

Ontwikkelingsduur

Na inrichting van lagere terreindelen zijn in principe geen inrichtingsmaatregelen nodig. De ontwikkeling vindt spontaan plaats vanuit de zaadbronnen in de omgeving. In de eerste jaren is sturing nodig om ongewenste bosontwikkeling (opslag van o.a. wilgen) tegen te gaan. Op kale vochtige tot natte bodems komt deze soort versneld op. Na ontwikkeling van een gevarieerde vegetatie en bedekt bodem is het risico op boomopslag geringer. Zie beheer voor de nodige beheermaatregelen.

Binnen 5-10 jaar is ontwikkeling van een dynamisch moeras mogelijk. Het beheer geeft sturing aan ontwikkeling naar moeras of een moeras met meer riet (zie beheer).

(Overgangs)beheer

Afhankelijk van de ontwikkelingen die plaats gaan vinden kan beheer nodig zijn. Dat zal dan gaan om periodiek ingrijpen. Dit betreft het terugzetten van houtopslag van wilgen en essen op plaatsen waar dat niet gewenst is voor zeker jaarlijks voor een periode van 4 tot 5 jaar. Onderdrukking van wilgen kan onder meer door intensievere begrazing met schapen in het voorjaar bij opkomst van jonge scheuten. Maaibeheer met machines om boomontwikkeling te onderdrukking is in natte en vochtige omstandigheden niet mogelijk vanwege het kapot rijden van bodem en vegetatie. Dit is alleen mogelijk wanneer er voldoende drooglegging is in een droge periode (bijvoorbeeld juli-aug-september). Daarnaast kan het nodig zijn om cyclisch (circa 1x in de 10 jaar) in te grijpen om mogelijk te sterk verlande delen weer open te halen.

Het regulier beheer omvat 1x in de 5 jaar het terugzetten van boomopslag. Hierbij kan mogelijk via gefaseerd maaien en afvoeren ook gericht een te hoge productie afgevoerd worden met opnieuw kansen voor lagere moerasplanten.

- **Realisatie van kruiden- en faunarijk grasland (N12.02)**

Kruiden- en faunarijk grasland omvat graslanden die kruidenrijk zijn, maar niet tot de schraallanden, vochtig hooiland, zilt grasland en overstromingsgrasland of glanshaverhooiland behoren. Diverse soorten ruigte en struweel kunnen in dit grasland voorkomen. Kenmerkende of bijzondere soorten van schralere beheertypen ontbreken grotendeels binnen Kruiden- en faunarijk grasland, maar graslanden zijn vaak wel rijk aan minder zeldzame soorten. Het beheertype is onder andere van belang voor vlinders en andere insecten, vogels en kleine zoogdieren.

De vrijgekomen klei uit de te graven laagtes voor het dynamisch moeras kan worden verwerkt in het gebied met een hoogte van maximaal 30 cm om het karakter van het poldergebied te behouden. Lokaal mag het terrein hoger worden in combinatie met bosontwikkeling. Door het terrein niet glad af te werken biedt dit meer variatie in structuur.

Wanneer bij afgraving een zandlaag vrijkomt, kan deze zandlaag (waarschijnlijk kalkrijk) op maaiveld aanbrengen (dikte 30cm); dit biedt kansen voor ontwikkeling van schralere graslandtypen zoals in de drogere bermen en verbindingen voorkomen. Dit kan resulteren in lokaal een bijzondere vegetatie met onder andere tijm, marjolein en bijenorchis.

Ontwikkelingsduur
Na inrichting van lagere terreindelen zijn in principe geen inrichtingsmaatregelen nodig. De voorkeur gaat uit naar hoofdzakelijk spontane ontwikkeling van kruidenrijk grasland om kansen te bieden aan mogelijk aanwezige zaadbank (bodem, lucht) alsook aan akkerplanten die inmiddels zeer zeldzaam zijn geworden. De begroeiing vindt binnen een jaar plaats. Wanneer (lokaal) een snellere ontwikkeling naar kruidenrijk grasland is gewenst of na enkele jaren is de ontwikkeling onvoldoende kan maaisel opgebracht worden van goed ontwikkelde kruidenrijke graslanden uit de directe omgeving van het plangebied. Zodoende kan zaden van diverse streekeigen kruiden actief geïntroduceerd worden. Indien de vegetatieontwikkeling tegenvalt kan het opbrengen van maaisel herhaald worden. Vervolgens kan het in de ontwikkelfase beheerd worden door één- of tweejaarlijks te maaien en het maaisel af te voeren. In een later stadium kan ook gekozen worden voor begrazing (zie beheer).

(Overgangs)beheer
In de ontwikkelfase van 1-3 jaar na aanleg is naar verwachting geen beheer nodig. Op basis van monitoring, in de derde jaar, kan gericht bijgestuurd worden bijvoorbeeld om ongewenste soorten en boomopslag te verwijderen. Na de ontwikkelingsperiode van circa 3 jaar, is gefaseerd maaien en afvoeren naar verwachting nodig om te sterke verruiging te voorkomen en ontwikkeling naar een kruidenrijkere vegetatie te stimuleren.

Na de overgangsfase kan overgegaan worden naar het regulier beheer dat bestaat uit jaarlijks gefaseerd hooilandbeheer met eventuele nabeweiding. Gezien het landbouwkundig gebruik is vanwege de hogere voedselrijkdom is 2x jaarlijks maaien en afvoeren nodig voor ontwikkeling van soortenrijke graslanden. Bij voedselarmere graslanden, zoals mogelijk op de aangebrachte zandlaag, is 1x maaien en afvoeren in het najaar voldoende. Extensieve (seizoens)beweiding met bijvoorbeeld schapen is na eerst verschraling mogelijk. Inzet van grotere hoefdieren wordt afgeraden vanwege vertrapping van de nattere delen en risico op ongewenste ontwikkeling van pitrus. Bij seizoensbeweiding kan de dichtheid variëren (tot ca. 1,5 GVE/ha). Bij beweiden is de kans op een meer gevarieerde structuur groter dan bij maaien. Het betreft matig voedselrijke vegetaties, die niet bemest mogen te worden.

Het beheer is gericht op het ontwikkelen en in stand houden van kruidenrijke vegetaties en tegengaan van strooiselophoping, verruiging en verbossing, en om te zorgen voor kleinschalige structuurvariatie, om ruimte te bieden aan allerlei diergroepen (dagvlinders en andere insecten, reptielen, vogels e.d.).

- **Realisatie van vochtig bos met productie (N16.04) en lokale bos elementen**

Vochtig bos met productie bestaat uit loofbossen die gedomineerd worden door diverse boomsoorten zoals populier, es, esdoorn, beuk, haagbeuk, eik, iep en els. Het is een grotendeels gesloten bos met een weelderige ondergroei. Dit bostype is de productievariant van delen van het haagbeuken- en essenbos en beek- en rivierbegeleidend bos. Het komt voor op matig nat tot matig droge, vrij voedselrijke kleiige tot zandige bodems. Het beheertype is van belang voor diverse faunagroepen zoals broedvogels, dagvlinders, amfibieën (winterbiotoop) en zoogdieren.

Ontwikkelen van Vochtig bos binnen het compensatiegebied kan door spontane ontwikkeling van boomopslag waarbij deze delen niet gemaaid worden. Om ontwikkeling te versnellen kan zaad van bomen uit de omgeving ingezaaid worden of kunnen enkele boomsoorten aangeplant worden van verschillende leeftijden van soorten (enkele bomen stamomvang 10/12 cm; bosplantsoen 80cm hoog) die in mindere mate voorkomen in de omgeving. Dit kan bijvoorbeeld haagbeuk, iep en eik zijn. Es, esdoorn en populier zijn soorten die snel dominant kunnen zijn. Een moet als functioneel bos een minimale omvang hebben; in het plan is circa 1 ha bos opgenomen met verspreid enkele kleiner boselementen. Hierdoor is meer ruimte gradiënten tussen hoog en laag met ontwikkeling van natuurlijke bosranden met zoomvegetatie gunstig voor diverse planten- en diersoorten.

Ontwikkelingsduur
Anders dan het dynamisch moeras en kruidenrijke graslanden duurt de ontwikkeling van bos iets langer. In een termijn van 5 jaar is veel sprake van zichtbare boomopslag dat zich in 10 - 20 jaar kan ontwikkelen naar een jong bos dat zich verder kan doorontwikkelen naar een structuurrijk bos.

(Overgangs)beheer
In principe is voor dit bostype geen beheer nodig. Voor een goede ontwikkeling van en behoud van natuurlijke bosranden met mantel en zoomvegetatie is op termijn gefaseerd (1x in de 5-10 jaar) terugzetten van de bosrand met circa 5 m nodig om deze weer te laten ontwikkelen. Struiken in de bosrand kunnen in principe worden behouden. Voor de zoomvegetatie langs een bosrand is 1x per 3 jaar een zone van 3-5 meter maaien en afvoeren nodig. De mate van beheer is mede afhankelijk in hoeverre integrale begrazing wordt ingezet.

Afhankelijk van de toekomstige beheerder is binnen dit type houtoogst mogelijk. Ook kan gekozen om geen hout te oogsten. Dan valt het bos onder het type haagbeuken- en essenbos (N14.03).

4.2.5 Monitoring

De natuurlijke ontwikkelingen van de beheertypen, dynamisch moeras, kruiden- en faunarijke graslanden en oevervegetatie worden gevolgd. Bij de ontwikkeling van dynamisch moeras is jaarlijks controle nodig om gericht te sturen op ongewenste boomopslag. Boomopslag op natte locaties kan snel plaatsvinden waarbij onderdrukking door bijvoorbeeld maaien niet altijd mogelijk is.

Op de drogere locaties is natuurlijke verbossing wenselijk waar bos is voorzien en kan eenvoudiger met een maaibeurt boomopslag onderdrukt worden. Na 3-5 jaar kan op basis van een vegetatieopname bepaald worden of aanvullend inzaai en/of aanplant nodig.

De monitoring wordt voor zover nodig is in kader van ontwikkeling uitgevoerd tot dat de compensatieopgave is gerealiseerd. Daarna wordt de monitoringsfrequentie geharmoniseerd met de reguliere monitoring in het kader van het SNL-subsidiestelsel. Deze monitoring is 1x per 6 jaar gericht op kwalificerende planten- en/of diersoorten, structuurelementen en ruimtelijke condities.

Dit wordt uitgevoerd door de provincie Noord-Holland.

4.2.6 Planning uitvoering compensatie en HOV busbaan

De compensatie moet uiterlijk 2 jaar na de ingreep gerealiseerd zijn. Het compensatiegebied is eigendom van de provincie en kan in overleg met Hoogheemraadschap van Rijnland gestart worden met de nadere uitwerking en realisatie van de compensatie.

Na vaststelling van het PIP voorzien in 2024 volgt de nadere uitwerking het voorontwerp naar een definitief ontwerp en vindt vervolgend de aanbesteding plaats. Dit vergt een tot enkele jaren voordat de ingreep zal plaatsvinden. Gezien deze planning kan de compensatie binnen de 2 jaar na de ingreep gerealiseerd zijn.

4.2.7 Eigendom en beheerafspraken

De compensatiegrond is in eigendom van de provincie Noord-Holland. De Nieuwerkerkertocht is eigendom en beheer van Hoogheemraadschap van Rijnland. De provincie Noord-Holland is verantwoordelijk voor het beheer van de compensatiegronden. Op termijn zal op basis van de inrichting, nadere beheerafspraken worden vastgelegd met het Hoogheemraadschap en andere belanghebbenden.
De beheerafspraken zijn ten minste gericht de ontwikkeling met waarborging van de realisatie van de gewenste natuurtypen en leefgebied van bijbehorende soorten.

5 Samenvattend & conclusie

Er is sprake van ruimtebeslag binnen het NNN van circa 3,8 ha Kruiden- en faunarijk grasland en 1,1 ha Vochtig bos met productie. Dit dient gecompenseerd te worden. Er zijn geen aanvullende negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden of potentiële natuurwaarde van het NNN en/of de natuurverbinding in en nabij het plangebied.

De compensatielocatie van circa 5 ha betreft eenzelfde omvang als het NNN-gebied dat door de HOV-baan als verloren wordt beschouwd. De compensatielocatie ligt op 800m afstand van de aangetaste locatie en maakt realisatie van een grote stapsteen in de natuurverbinding Haarlemmermeer. De natuurverbinding is vanwege connectiviteit en samenhang voor diverse diersoorten een belangrijk onderdeel van het NNN.

Op de compensatielocatie is realisatie van de beheertypen, vochtig bos met productie (N16.04) en kruiden- en faunarijke graslanden (N12.02) mogelijk die verloren gaan. Een deel van de kruidenrijke graslanden wordt niet als graslanden maar als dynamisch moeras (N5.04) ingericht dat integraal aansluit op een nog in te richten natuurvriendelijke oever met plasdras bij de Nieuwerkerkertocht. Met de inrichting ontstaat een diversiteit aan vegetatietypen en structuren dat geschikt zal zijn voor bijzondere planten, amfibieën, libellen, vlinders, diverse zoogdieren (o.a. waterspitsmuis, noordse woelmuis) en moeras- en rietvogels. Er wordt invulling gegeven aan behoud alsook invulling van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN en de natuurverbinding Haarlemmermeer. Door middel van monitoring wordt de ontwikkeling van de habitattypen gevolgd en indien nodig wordt het beheer bijgesteld teneinde de realisatie te garanderen.

De compensatie houdt in dat de uitvoering van het geheel van activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar leidt tot een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor natuurverbindingen qua samenhang en kwaliteit alsook een meerwaarde voor het NNN.

De compensatie is gegarandeerd. De compensatielocatie is in eigendom van de Provincie Noord-Holland. De compensatie wordt verankerd in het PIP met doorwerking in het omgevingsplan. Dit ruimtelijk plan bevat als bijlage een toelichting, dit compensatieplan. De compensatie moet uiterlijk 2 jaar na de ingreep gerealiseerd zijn volgens de richtlijnen vastgesteld in deze rapportage.

Het project voldoet aan de voorwaarden voor aantasting van het NNN ten aanzien van groot openbaar belang, geen reële alternatieven en compensatie.

NATUURLIJKE ZAKEN



Nader onderzoek beschermde soorten

HOV Schiphol - Noordwijk

17 oktober 2023, versie 1

Nader onderzoek beschermde soorten

HOV Schiphol - Noordwijk

Projectleider	Dhr. M. Korthorst
Auteur	Dhr. M. Korthorst
Kwaliteitscontrole	Dhr. K.N. Raatjes
Opdrachtgever	Royal HaskoningDHV
Contactpersoon opdrachtgever	Dhr. T. van der Bruggen
Foto's en afbeeldingen	M. Korthorst en K.N. Raatjes
Projectnummer	M-23-50521
Wijze van citeren	Korthorst, M en K.N. Raatjes (2023). Nader onderzoek beschermde soorten HOV Schiphol – Noordwijk. Projectnaam. M-23-50521. Natuurlijke Zaken, Heiloo.

© Natuurlijke Zaken

De zakelijke dienstverlening van Landschap Noord-Holland
Postbus 222
1850 AE, Heiloo
088-0064400
www.natuurlijkezaken.nl

Inhoudsopgave

1 INLEIDING 5

1.1 AANLEIDING 5
1.2 PLANGEBIED 5
1.3 DOEL 6

2 METHODE 7

2.1 HUISMUSSEN 7
2.2 GIERZWALUWEN 7
2.3 ROOFVOGELS 7
2.4 VLEERMUIZEN 8
2.4.1 Gebruikte materiaal en deskundigheid 8
2.5 PLATTE SCHIJFHOREN 8

3 RESULTATEN ONDERZOEK 10

3.1 HUISMUSSEN 10
3.1.1 Bezoekdata 10
3.1.2 Resultaten 10
3.1.3 Effecten 10
3.2 GIERZWALUWEN 11
3.2.1 Bezoekdata 11
3.2.2 Resultaten 11
3.3 ROOFVOGELS 11
3.3.1 Resultaten 12
3.4 VLEERMUIZEN 12
3.4.1 Bezoekdata 12
3.4.2 Resultaten 12
3.4.3 Effecten 13
3.5 PLATTE SCHIJFHOREN 13
3.5.1 Bezoekdata 13
3.5.2 Resultaten 13
3.5.3 Conclusie 15

4 CONCLUSIES 16

4.1 CONCLUSIES 16
4.2 VERVOLGTRAJECT 16

5 LITERATUUR 17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

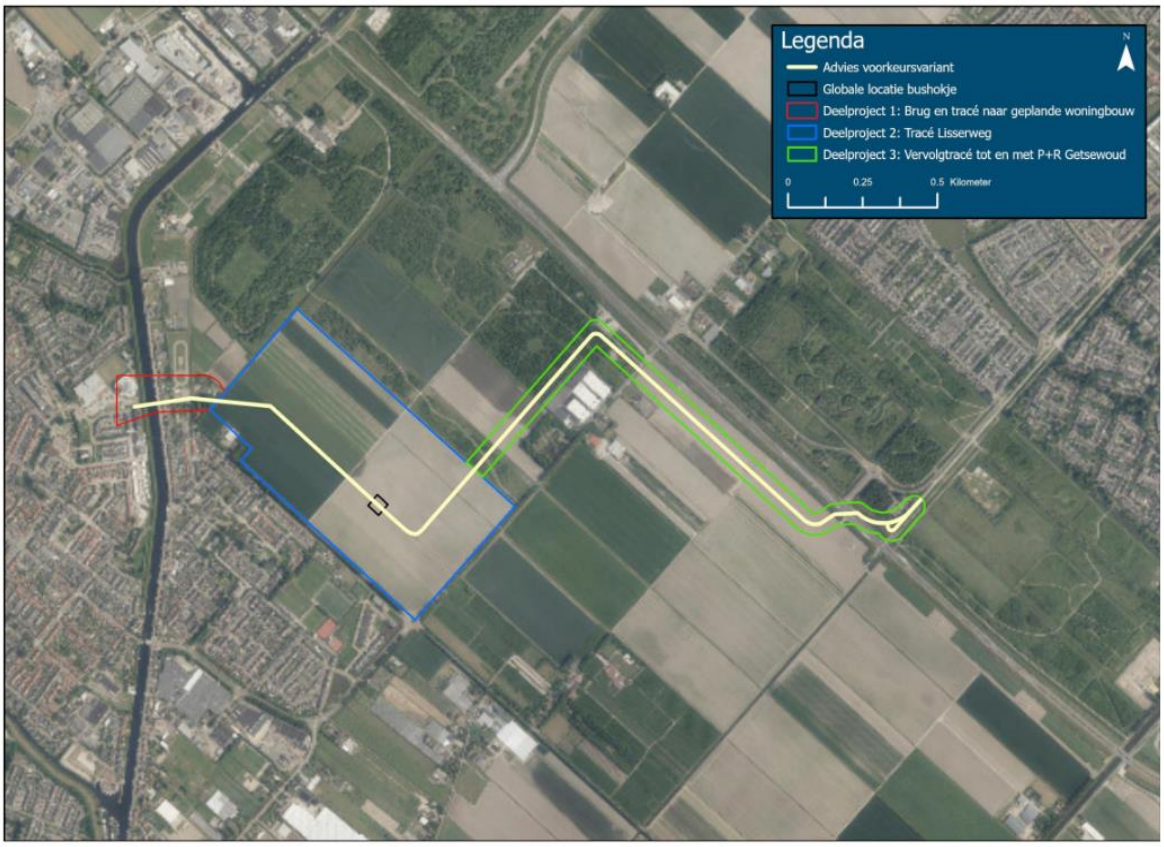
De Duin- en Bollenstreek is een drukke regio waar het fijn wonen, werken en recreëren is. Voor een goede bereikbaarheid van het gebied is gekozen voor een Hoogwaardig Openbaarvervoer Verbinding (HOV) tussen Noordwijk en Schiphol. Hierdoor is er een betere, snellere en frequente verbinding op het traject Noordwijk-Schiphol. Tussen P+R Getsewoud en Lisse is een nieuw tracé en nieuw te realiseren HOV-brug nodig om deze vanuit het Zuidtangent te verbinden met de rest van de infrastructuur.

Voorgenomen ontwikkeling kan leiden tot negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) beschermde soorten, gebieden (Natura 2000, Natuurnetwerk Nederland (NNN)) en houtopstanden.

In 2021 is een Natuurtoets (RHDHV, 22 september 2021) opgesteld om te bepalen of de voorgenomen ingreep kan leiden tot overtredingen van de vigerende natuurwetgeving en -beleid. In de Natuurtoets is voor een aantal locaties aangegeven dat nader ecologisch onderzoek noodzakelijk is naar de aanwezigheid naar beschermde soorten. Het nader onderzoek naar beschermde soorten is in 2023 uitgevoerd. In voorliggende rapportage worden de resultaten getoond.

1.2 Plangebied

Figuur 1-1 toont het relevante deel van het HOV-tracé waar voorliggende rapportage over gaat. Het tracé doorsnijdt jonge polderbossen, bospercelen en akkerland. In Lissebroek ligt het tracé in de bebouwde omgeving. Nabij IJs- en Skeelerclub Lisserbroek dienen een aantal huizen (aan de Hillegommerdijk) gesloopt te worden om ruimte te maken voor het ruimtebeslag van het tracé (HOV-brug).

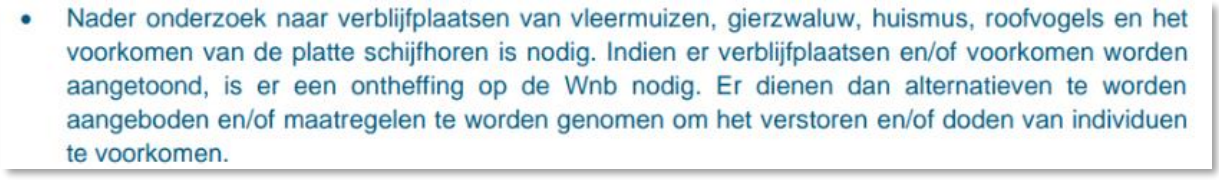


Figuur 1-1 Tracé Lisserbroek HOV Schiphol-Noorddijk (RHDHV, 2021).

1.3 Doel

In de natuurtoets (RHDHV, 2021) wordt onderstaande nader onderzoek (Figuur 1-2) geadviseerd. Het onderzoek is uitgevoerd in 2023. Voorliggend rapport onderzoekt de aanwezigheid van:

- jaarrond beschermde nestplaatsen van huismussen, gierzwaluwen en roofvogels.
- verblijfplaatsen van vleermuizen
- leefgebied platte schijfhoren



- Nader onderzoek naar verblijfplaatsen van vleermuizen, gierzwaluw, huismus, roofvogels en het voorkomen van de platte schijfhoren is nodig. Indien er verblijfplaatsen en/of voorkomen worden aangetoond, is er een ontheffing op de Wnb nodig. Er dienen dan alternatieven te worden aangeboden en/of maatregelen te worden genomen om het verstoren en/of doden van individuen te voorkomen.

Figuur 1-2. Nader onderzoek dat geadviseerd is vanuit de natuurtoets (RHDHV, 2021).

2 Methode

In onderstaande hoofdstuk wordt de methodiek beschreven van de verschillende soorten welke onderzocht zijn tijdens het nader onderzoek.

2.1 Huismussen

Huismussen zijn op zicht en geluid geïnventariseerd volgens de methode die is omschreven in het document *Soortinventarisatieprotocollen in het kader van de Wet natuurbescherming (versie juli 2017)* (Netwerk Groene Bureaus, 2017). Het vaststellen van aanwezigheid van huismussen gebeurd aan de hand van twee veldbezoeken in de broedperiode (1 april – 20 juni). Veldbezoeken duren minimaal 1 uur en vinden onder gunstige omstandigheden plaats (geen regen, harde wind en kou). Het tijdsstip van de veldbezoeken is tussen 1 à 2 uur na zonsopkomst of 1 à 2 uur voor zonsondergang. Tussen de bezoeken zit minimaal 10 dagen. De dagen waarop veldbezoeken hebben plaatsgevonden zijn weergegeven in Tabel 3-1.

2.2 Gierzwaluwen

Het onderzoek naar gierzwaluwen is uitgevoerd volgens de methode die is beschreven in het *Kennisdocument Gierzwaluw (Bij12, 2023)*. Hierin is opgenomen dat door middel van drie bezoeken tussen 15 mei en 15 juli de aanwezigheid van gierzwaluwen aangetoond dan wel uitgesloten kan worden. Er moet minimaal 10 dagen tussen de bezoeken zitten en er moet één bezoek uitgevoerd voor 1 juli en na 1 juli. Veldbezoeken vinden plaats onder gunstige omstandigheden (droog weer) en starten circa anderhalf uur vóór zonsondergang tot circa een half uur naar zonsondergang. De dagen waarop veldbezoeken hebben plaatsgevonden zijn weergegeven in Tabel 3-2.

2.3 Roofvogels

In 2021 zijn de te kappen houtopstanden gecontroleerd op aanwezige geschikte nesten die in gebruik zijn van vogels die jaarrond zijn beschermd (figuur 2-1). Die zijn niet aangetroffen en er waren geen aanwijzingen voor, geadviseerd is om latere broedseizoen nogmaals een controle te doen. Op 18 april 2023 is het tracé en de aangrenzende bos nagelopen om te controleren of er grote nesten aanwezig zijn die mogelijk gebruikt kunnen worden door roofvogels waarvan de nestplaats jaarrond is beschermd.

Houtopstanden

De houtopstand die men voornemens is te kappen op perceel van Hilligommersdijk 48 is gecontroleerd op spechtenholen en nesten. Deze zijn niet aangetroffen. In het meest zuidoostelijke deel (buiten het plangebied) van het perceel is een vermoedelijk kraaiennest gevonden. Kraaiennesten worden soms door vogels met jaarrond beschermde nesten zoals buizerd, havik, sperwer of ransuil in gebruik genomen en verder uitgebouwd tot horst. Op dit moment zijn er echter geen aanwijzingen dat het nest door voorgenoemde vogelsoorten in gebruik is genomen. Het nest is niet verder uitgebouwd. Bij de bewoners is geen roofvogelactiviteit op hun terrein bekend.

Ook de houtopstand die men voornemens is te kappen in het NNN-gebied is gecontroleerd op spechtenholen en nesten. Deze zijn – met uitzondering van een aantal kleine nesten van een vermoedelijke zangvogel – niet aangetroffen. In het NNN-gebied zijn waarnemingen van de torenvalk bekend. Tijdens het veldbezoek is door ondergetekende een foeragerende torenvalk waargenomen op het meer open terrein ten noorden van de parkeerplaats. Ten noorden van de N207 is een torenvalknestkast aanwezig. In het plangebied zelf zijn geen nestkasten waargenomen. Het plangebied heeft dan ook voornamelijk een functie als jachtgebied van de torenvalk.

Op het moment van het veldbezoek waren geen aanwijzingen dat er een nest door vogels in gebruik is waarvan het nest jaarrond beschermd is. Omdat er al een broedseizoen voorbij is en mogelijk nog meerdere broedseizoenen voorbijgaan voordat de werkzaamheden plaatsvinden is het aan te raden om nog een bezoek te laten plaatsvinden gericht op jaarrond beschermde nesten.

Figuur 2-1 Bevindingen jaarrond beschermde nesten (RHDHV, 2021)

Het onderzoek naar nesten van roofvogels is uitgevoerd door het tracé in de bospercelen te zoeken naar (oude) nesten.

2.4 Vleermuizen

Het vleermuisonderzoek is uitgevoerd volgens het vleermuisprotocol van de Gegevens Autoriteit Natuur (Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus; Zoogdiervereniging, 2021).

Tijdens de veldbezoeken is op basis van geluid en zicht geïnventariseerd. Alle veldbezoeken zijn uitgevoerd door een deskundigen op het gebied van vleermuizen.

Het onderzoek naar vleermuizen wordt uitgevoerd middels vijf onderzoekronden;

- drie onderzoekronden in het voorjaar (tussen 15 april en 15 juli). Waarin wordt vastgesteld of de gebouwen als zomer- en/of kraamverblijf fungeren voor de gewone dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis.
- Twee onderzoekronden in het najaar (tussen 15 augustus en 30 september). Waarin wordt vastgesteld of de gebouwen als paarverblijfplaats gebruikt worden fungeren voor de gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, gewone grootoorvleermuis en watervleermuis.

Er is onderscheid gemaakt tussen foerageergebied, vliegroutes en verblijfplaatsen (paar- en zomerverblijven). In de zomerperiode (april-juli) zijn meerdere veldbezoeken uitgevoerd om te zoeken naar vliegroutes en verblijfplaatsen. In de paarperiode (half augustus-september) zijn twee veldbezoeken geweest om te luisteren naar paarroepen van vleermuizen waarmee paarterritoria of paarverblijven kunnen worden vastgesteld.

De bezoeken zijn zo efficiënt mogelijk gecombineerd in de periode juni t/m september door T. Kesselaar & D. Van der Elsken. De periode voor zomerverblijfplaatsen en kraamverblijfplaatsen hebben overlap. De bezoeken voor zomer- en kraamverblijfplaats zijn derhalve gecombineerd in de periode die staat voor de kraam-verblijfplaats in een ochtendbezoek en een avondbezoek.

2.4.1 Gebruikte materiaal en deskundigheid

Bij de inventarisaties is gewerkt met een Petterson D240x met Edirol R-05 recorder. Daarnaast is altijd aanwezig een batlogger-M. Dit geeft de best mogelijke registratie kans en de mogelijkheid voor na-analyse van geluiden van de moeilijk waar te nemen soorten. Verder wordt gewerkt met een AGM LRF Fuzion TM35-640 warmtebeeldkijker voor een nog nauwkeuriger beeld van de vliegbewegingen van vleermuizen.

2.5 Platte schijfhoren

Voor het onderzoek doen naar de platte schijfhoren bestaat geen landelijk goedgekeurd protocol. Om een bepaalde mate van zekerheid aan te geven is gewerkt volgens de beschrijving als gegeven in het ‘monitoring- en verspreidingsonderzoek m.b.t. de platte schijfhoren’ als beschreven door stichting ANEMOON (Meylin, Boesveld en Kalkman, 2014). Hierin staat beschreven dat veldwerk alleen uitgevoerd moet worden in de periode van 1 juni tot en met 31 augustus, aangezien in deze periode de plantengroei in de waterkolom het hoogst is en de kans het kleinst is dat de sloten in deze periode al geschoond zijn. In het veld of tijdens het seizoen kan anders besloten worden bij ecologische motivering. Per locatie worden 5 sublocaties onderzocht op de aan- of afwezigheid van de platte schijfhoren. Voor iedere sublocatie geldt dat het schepnet meerdere keren in tegengestelde richting door de onderwatervegetatie en wortels van de oevervegetatie wordt gehaald. Er dient gebruik te worden gemaakt van een schepnet dat overeenkomt met de specificaties van het Normnet Profi. Dit is een schepnet dat is ontwikkeld volgens de Europese norm EN-ISO 10870. Hiermee voldoet het aan de eisen die gesteld worden met betrekking tot inventarisatie- en monitoringswerkzaamheden (Kaderrichtlijn Water, STOWA). Dit ijzersterke net is bedoeld om in alle omstandigheden optimaal te presteren. Door de hoge eisen die aan dit net gesteld worden zijn alle naden afgewerkt met keperband om slijtage te voorkomen. De netbeugels en stokken zijn vervaardigd van geanodiseerd aluminium en hebben een gering gewicht. De grootte

van de netbodem (10 x 10cm) maakt het mogelijk de vangst met één hand te inspecteren en over te brengen in een container, in alle omstandigheden een groot voordeel. Het net wordt ter plaatse (of/en indien meegenomen) onderzocht op het voorkomen van de Platte schijfhoren.

3 Resultaten Onderzoek

3.1 Huismussen

3.1.1 Bezoekdata

Tijdens alle bezoeken waren de weersomstandigheden gunstig voor huismussen onderzoek, te weten weinig wind en niet te koud. De dagen waarop veldbezoeken hebben plaatsgevonden zijn weergegeven in tabel 3-1

Tabel 3-1. Bezoekdata van huismussenonderzoek.

Inventariseerder	Datum	Tijd	Weer
M. Korthorst	18 april	9.00 - 11.00	Grotendeels bewolkt, circa 15 graden, droog
M. Korthorst	10 mei	10:00 -11:00	Bewolkt, circa 15 graden, droog
M. Korthorst	5 juni	12:00 -13:00	Zonnig, onbewolkt, circa 20 graden



Figuur 3-1: Te verwijderen woningen met erven, mogelijk broedplaats (en essentieel leefgebied) van huismussen en gierzwaluw.

3.1.2 Resultaten

De focus van het onderzoek naar huismussen lag rondom de te verwijderen woningen en tuinen langs de Hillegommerdijk (figuur 3-1). De bosgebieden en akkers, eveneens onderdeel van het tracé, zijn ongeschikt als broed- en leefgebied voor deze soort. Er zijn tijdens de verschillende bezoeken, aan de Hillegommerdijk en bosschages rondom de skeelerclub, geen huismussen gezien of gehoord in de te slopen woningen of de aangrenzende tuinen.

3.1.3 Effecten

De ontwikkeling van de HOV heeft geen effect op jaarrond beschermde nestplaatsen of essentieel leefgebied van huismussen. Vervolgstappen voor deze soort in relatie tot de ontwikkeling van de HOV is niet noodzakelijk.

3.2 Gierzwaluwen

3.2.1 Bezoekdata

De inventarisaties hebben plaatsgevonden binnen de door het kennisdocument gierzwaluwen gestelde datumgrenzen. Per potentiële nestplek is 15-30 minuten gekeken vanaf een strategische plek. Daarbij is gekeken naar vluchten op dakgoot, nok en huishoogte en de aanwezigheid van “gierende”/ laag langs vliegende dieren.

De bezoeken zijn afgelegd op onderstaande datums en omstandigheden (Tabel 3-2).

Tabel 3-2. Data en omstandigheden veldbezoeken voor de Gierzwaluw inventarisaties (bron knmi.nl).

Bezoek	Datum	Zonsondergang	Tijd	Weer
1e bezoek	22/05/2023	21:39	20:15-22:15	Droog, 14C, 3 Bft
2e bezoek	05/06/2023	21:57	20:30-22:30	Droog, 12C, 3 Bft
3e bezoek	02/07/2023	22:05	20:00-22:30	Droog, 17C, 3 Bft

3.2.2 Resultaten

Er zijn geen gierende laagvliegende gierzwaluw boven of nabij de projectgrenzen aan de Hillegommerdijk waargenomen, er zijn dan ook geen nesten van gierzwaluwen aangetroffen, de aanwezigheid hiervan kan worden uitgesloten.

3.3 Roofvogels

Op 18 april 2023 is het tracé en de aangrenzende bos nagelopen om te controleren of er grote nesten aanwezig zijn in bomen op of nabij het tracé. Het HOV doorsnijdt de aangeplante jonge bossen die mogelijk gebruikt kunnen worden door roofvogels waarvan de nestplaats jaarrond beschermd is. De bossen langs de N207 zijn recentelijk aangeplant, omstreeks 2010, de wilgen en populieren beginnen zich te ontwikkelen tot hoog opgaande bomen. De strook beplanting tussen de akkers is rond 2015 ingepland met voornamelijk heesters. Hier wisselen meidoorn-, kornoelje- en sleedoorn-struwelen zich af. Er zijn hier voor roofvogel of uilen (nog) geen geschikte bomen aanwezig om in te nestelen.







Figuur 3-2: Bosaanplant in ontwikkeling langs de N207.

3.3.1 Resultaten

Tijdens het bezoek is het bosperceel langs de N207 doorzocht op potentiële nestplaatsen van roofvogels. Geschikte nesten zijn grote nesten in een stamvork of op grotere zware dwarstakken. Oude nesten van kraaien of ekster zijn in potentie geschikte om gebruikt te worden door roofvogels.

Er zijn geen geschikte oude of verse grotere nesten aangetroffen binnen de plangrenzen. De aanwezige jonge bomen zijn in potentie geschikt aan het worden als broedplaats, er zijn echter geen geschikte nesten aangetroffen.

3.4 Vleermuizen

3.4.1 Bezoekdata

De inventarisaties hebben plaatsgevonden binnen het vleermuisprotocol gestelde datumgrenzen.

Tabel 3-3. Data en omstandigheden veldbezoeken voor de vleermuizen).

Inventariseerder	Datum	Zonsop- of ondergang	Functie	Tijd	Weer
D. van der Elsken	22/05/2023	21:39	Zomer- en kraamverblijf	21:15 – 23:45	Droog, 14C, 2 Bft
T. Kesselaar	02/07/2023	22:05	Zomer- en kraamverblijf	22:00 – 00.40	Droog, 17C, 3 Bft
T. Kesselaar	03/07/2023	05:24	Zomer- en kraamverblijf	02.15 – 5:15	Droog, 15C, 3 Bft
T. Kesselaar	22/08/2023	20:51	Paarverblijf	20:15 – 24:00	Droog, 14C, 3 Bft
D. van der Elsken	21/09/2023	19:42	Paarverblijf en middernachtzwermen	22:30 – 01:30	Droog, 13C, 3 Bft

3.4.2 Resultaten

Tijdens de inventarisaties is een beeld verkregen over het gebruik van de bebouwing en de directe omgeving van plangebied aan de Hillegommerdijk. Een enkele gewone dwergvleermuis passeerde tijdens de inventarisaties het plangebied. Ze maken sporadisch en opportunistisch gebruik van het plangebied, er zijn

geen gebiedsgebonden dieren of andere gebiedsgebonden soorten waargenomen. Er zijn geen verblijfplaatsen aangetroffen in de verwijderen bebouwing of begroeiing. Boven de ringvaart voor het plangebied werden tijdens elke ronde af en toe en kort meervleermuizen foeragerend waargenomen, ze hadden geen interesse of binding met gebouwen in het plangebied. Het bezoek voor het middernachtzwermen voor gewone dwergvleermuis is op een passend moment uitgevoerd, aan het begin van de maand was het op andere bekende locaties met een kolonie nog niet waargenomen, maar wel op de avond voorafgaand aan 21 september. Op de planlocaties zijn geen zwermende dieren waargenomen.

3.4.3 Effecten

Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen in of nabij de te verwijderen bebouwing. Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een vliegroute en/of essentieel foerageergebied. Wel wordt de ringvaart gebruikt als incidenteel foerageergebied van meervleermuizen. Gezien de aard van de ruimtelijke ingrepen, welke dit plangebied overstijgen, is dit iets om rekening mee te houden.

3.5 Platte schijfhoren

3.5.1 Bezoekdata

Het veldbezoek heeft plaatsgevonden op 12 september 2023. Het was deze bewolkt met weinig wind. Tijdens het onderzoekmoment was het droog. Het onderzoek is uitgevoerd door Kevin Raatjes, deskundig ecoloog van Natuurlijke Zaken en Judith Motz, stagiair van Aeres Hogenschool Almere.

Inventariseerder	Datum	Functie	Tijd	Weer
K. Raatjes en J. Motz	12/09/2023	Aanwezigheid / leefgebied	9:00-16:00	Bewolkt en droog, 20C, 2 Bft

3.5.2 Resultaten

Tijdens het veldbezoek zijn vijf onderzoeklocaties geselecteerd die overeenkomen met het plangebied of ligging binnen het plangebied (Figuur 3-3). Deze locaties zijn voorafgaand aan de bemonstering geschikt geacht dat de platte schijfhoren daar kan voorkomen of omdat het een grotere watergang betreft die in directe verbinding staat met alle wateren in en rondom het plangebied (IJtocht). Het onderzoek heeft plaatsgevonden in september. De temperatuur en weersomstandigheden waren in september zomers en de sloten en watergangen in het plangebied waren nog niet geschoond waren, daarmee een geschikt moment om onderzoek te doen.



Figuur 3-3. Locaties monstername binnen en in directe omgeving van plangebied.

Locatie Middenweg

Op de locatie Middenweg is meerdere malen de sloot bemonsterd. In totaal is circa 100 tot 200 meter onderzocht van de watergang. Tijdens het onderzoek zijn verschillende soorten aangetroffen waaronder puntige blaashoren, gewone poelslak, ovale poelslak, gewone duikerwants, duikerwants, driedoornige stekelbaars, tiendoornige stekelbaars en kleine modderkruiper. Naast oeverbeplanting bestond waterbeplanting voornamelijk uit grof hoornblad. Schijfhorenachtige zijn op deze locatie niet waargenomen.

Locatie IJtocht

Op de locatie IJtocht is de sloot enkele keren bemonsterd. Binnen de IJtocht was geen waterbeplanting aanwezig. Door de harde beschoeiing stonden ook de oeverplantensoorten, als gele lis, maar gedeeltelijk in het water. Tijdens het bemonsteren is alleen de rode Amerikaanse rivierkreeft gevangen.

Locaties Hillegommerdijk

Aan de zijde van de Hillegommerdijk zijn drie locaties bemonsterd. Op de zuidoostelijke locatie was wederom veel grof hoornblad aanwezig. Tijdens de bemonstering zijn meerdere kleine modderkruipers hier gevangen. Er zijn geen slakken gevangen. Ook binnen het schoningsmateriaal dat nog aanwezig was van voorgaande jaren, waren geen slakken(schalen) aanwezig.

De noordelijke locatie verschilt van de overige locaties aan de zijde van Hillegommerdijk doordat hier een stuw aanwezig is die het waterpeil opzet. Hierdoor was het talud veel natuurvriendelijker dan op de andere locaties. Tijdens het bemonsteren van deze locatie zijn onder andere gewone duikerwants, tiendoornige stekelbaars, kleine modderkruiper en baars gevangen. Daarnaast zijn meerdere rode Amerikaanse rivierkreeften gevangen van juveniele stadium tot adulte exemplaren. Ook op deze locatie zijn geen slakken waargenomen.

Tot slot is de zuidwestelijke locatie bemonsterd. Deze locatie bevatten geen waterplanten en kwam qua uiterlijk overeen met de IJtocht. Op deze locatie zijn geen waarnemingen gedaan, zowel niet van vissen als van andere ongewervelden.



Figuur 3-4. V.l.n.r. Baars, kleine modderkruiper, tiendoornige stekelbaars, gewone poelslak en Amerikaanse rivierkreeft.

3.5.3 Conclusie

Tijdens het uitgevoerde onderzoek zijn geen platte schijfhoren aangetroffen. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat platte schijfhoren niet voorkomt in (de omgeving van) het plangebied. Het planvoornemen heeft geen negatief effect op het voorkomen van de Habitatrichtlijnsoort Platte Schijfhoren.

4 Conclusies

4.1 Conclusies

Op basis van het nader onderzoek worden de volgende conclusies getrokken;

- Er zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig, effecten op beschermde verblijfplaatsen zijn uit te sluiten.
- Er zijn geen verblijfplaatsen van huismussen aanwezig, effecten op beschermde jaarrond beschermde broedplaatsen van deze vogelsoort zijn uit te sluiten.
- Er zijn geen verblijfplaatsen van gierzwaluwen aanwezig, effecten op beschermde jaarrond beschermde broedplaatsen van deze vogelsoort zijn uit te sluiten.
- Er zijn geen voor roofvogels geschikte broedplaatsen aangetroffen in het bos, effecten op beschermde jaarrond beschermde broedplaatsen zijn uit te sluiten.
- Er zijn geen platte schijfhoorn aangetroffen, negatieve effecten op deze beschermde soorten als gevolg van de ontwikkeling zijn uit te sluiten.

4.2 Vervolgtraject

Gezien de verbodsbepalingen binnen de Wnb, kent het project geen negatieve effecten op beschermde soorten. Wel kunnen algemene soorten voorkomen op welke de zorgplicht van toepassing is. Zie de Natuurtoets (RHDHV, 22 september 2021) om welke soorten dit gaat. Boven de ringvaart zijn meervleermuizen waargenomen, hier dient in de planvorming rekening mee gehouden te worden.

5 Literatuur

BIJ12. (2017). *Kennisdocument Gewone dwergvleermuis Pipistrellus pipistrellus.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2017). *Kennisdocument Gewone grootvleermuis Plecotus auritus.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2023). *Kennisdocument Gierzwaluw Apus apus.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2017). *Kennisdocument Rosse vleermuis Nyctalus noctula.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2017). *Kennisdocument Ruige dwergvleermuis Pipistrellus nathusii.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2017). *Kennisdocument Watervleermuis Myotis daubentonii.* Utrecht: BIJ12.
BIJ12. (2022). *Kennisdocument Huismus Passer domesticus.* Utrecht: BIJ12.
Bouwens, S.; Wergroep Kleine Marterachtigen. (2017). *Handreiking Kleine Marters in relatie tot soortbescherming.* Nijmegen: Zoogdierenvereniging.
Dietz, C., & Kiefer, A. (2017). *Veldgids vleermuizen van Europa.* Zeist: KNNV uitgeverij.
Kapteyn, K. (1995). *Vleermuizen in het landschap.* Haarlem: Schuyt & Co.
Lang, F. (2020). *Zijl 41-75 te Bergen Toetsing in het kader van de natuurwetgeving.* Alkmaar: Van der Goes en Groot.
Netwerk Groene Bureaus. (2017). *Soortinventarisatieprotocollen in het kader van de Wet natuurbescherming (versie juli 2017).* Odijk: Netwerk Groene Bureaus.
Vleermuisvakberaad Netwerk Groene Bureaus; Zoogdiervereniging. (2021). *Vleermuisprotocol 2021, januari 2021.* www.netwerkgroenebureaus.nl en www.zoogdiervereniging.n.

Websites

Maps.noord-holland.nl
Waarneming.nl
Telmee.nl
Bij12.nl
Verspreidingsatlas.nl

NATUURLIJKE ZAKEN

De zakelijke dienstverlening van
Landschap Noord-Holland

Landschap
Noord-Holland

Landschap Noord-Holland
Postbus 222
1850 AE Heiloo
Tel. 088 - 006 44 00
Www.landschapnoordholland.nl
Info@landschapnoordholland.nl

STIKSTOFBEREKENING M.B.V. AERIUS-CALCULATOR

Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding Noordwijk – Schiphol (gedeelte Nieuw Vennep en Lisse) Noord-Holland



Uitgevoerd door:
RSK Netherlands
Burgemeester de Zeeuwstraat 2
2985 AB Ridderkerk
Email: info@rskgroup.nl

Rapportnummer:
519245.002(00)

Rapportagedatum:
29 juni 2023

In opdracht van:
Royal Haskoning DHV
Postbus 1132
3800BC te Amersfoort

Status rapport:
Definitief

RSK Netherlands is een zelfstandig onafhankelijk adviesbureau dat geen andere relatie heeft met de opdrachtgever dan opdrachtnemer – opdrachtgever. RSK Netherlands heeft geen (eigendoms)relatie met het plangebied. RSK verklaart hierbij dat het veldwerk onafhankelijk van de opdrachtgever is uitgevoerd.

Dit onderzoek is uitgevoerd conform de toepasselijke en van kracht zijnde natuurwet- en regelgeving. RSK Netherlands accepteert geen aansprakelijkheid ten aanzien van beslissingen die de opdrachtgever neemt naar aanleiding van het door RSK Netherlands uitgevoerde onderzoek. RSK Netherlands is niet aansprakelijk voor gevolgschade, alsmede voor schade welke voortvloeit uit de toepassing van de resultaten van de werkzaamheden of andere gegevens verkregen van RSK Netherlands; opdrachtgever vrijwaart RSK Netherlands voor aanspraken van derden in verband met deze toepassing.

RSK Netherlands is sinds 2021 kandidaat voor het lidmaatschap bij het Netwerk Groene Bureaus (NGB). Het kandidaatschap is een voorbereiding op het lidmaatschap dat gebonden is aan een zekere kwaliteit van onderzoek en advisering. In de voorbereidingsperiode gebruikt de kandidaat de faciliteiten van het Netwerk Groene Bureaus om op het benodigde kwaliteitsniveau te komen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de diverse faciliteiten, waaronder de machtiging voor het gebruik van de ontheffingen van het NGB voor het uitvoeren van diverse ecologische veldonderzoeken. Zie voor meer informatie over het kandidaatschap.

Rapportstatus			***Definitief***	
	Naam	***Functie***	***Handtekening***	***Datum***
Opgesteld	R. Visser	**Projectleider**		29 juni 2023
Gecontroleerd	G.J. Loeffen	**Senior projectleider**		29 juni 2023
Vrijgegeven	G.J. Loeffen	**Senior projectleider**		29 juni 2023

Dit rapport mag niet worden gebruikt voor contractuele doeleinden of ingenieursdiensten tenzij de bovenstaande tabel juist en volledig is ingevuld en getekend door de projectmanager, technische- en kwaliteitsreviewer(s) en het rapport als DEFINITIEF is aangewezen.

© Dit rapport valt onder het auteursrecht van RSK Netherlands. Elke niet geautoriseerde reproductie of elk gebruik door iemand anders zonder nadrukkelijke toestemming van de opdrachtgever is strikt verboden.

Inhoudsopgave

Samenvatting **2**

1. Inleiding **3**

1.1 Doel en aanleiding 3

1.2 Methode 3

1.3 Natura 2000 3

1.4 Stikstof 3

2. Gebiedsbeschrijving geplande werkzaamheden **4**

2.1 Locatiebeschrijving en huidig & toekomstig gebruik 4

2.2 Uitgangspunten 4

3. Resultaten **7**

3.1 Aanlegfase 7

3.2 Gebruiksfase 7

4. Conclusie **7**

Bijlagen:

1. Situatie weergave
2. Omliggende Natura-2000 gebieden
3. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2027
4. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2028
5. AERIUS-berekening: Aanlegfase 2029
6. AERIUS-berekening: Gebruiksfase 2030

Samenvatting

Algemene informatie	
Opdrachtgever	Royal Haskoning DHV
Onderwerp	Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding tussen Noordwijk en Schiphol, voor het gedeelte Nieuw Vennep en Lisse.
Adres	
RD-coördinaten (X, Y)	96111, 461016
Provincie	Noord-Holland
Gemeente	Lisse - Haarlemmermeer
Start werkzaamheden (indien bekend)	Oktober 2027
Geschatte duur aanlegfase	t/m september 2029
Doel en aanleiding	
Aanleiding voor de stikstofberekening is de voorgenomen aanleg de busbaan HOV Noordwijk – Schiphol (gedeelte Nieuw-Vennep en Lisse). Het doel van het onderzoek is de depositie van stikstof op omringende Natura 2000 gebieden te bepalen met behulp van de AERIUS-calculator.	
Stikstof depositie aanlegfase (zichtjaar 2028)	
NO_x	176,5 kg/ha/j
NH_3	7,5 kg/ha/j
Maximale depositie op Natura 2000 gebieden	0,00 mol/ha/j
Is er intern gesaldeerd?	Ja, oorspronkelijk was er uitgegaan van enkel dieselvoertuigen hierbij was de maximale uitstoot 0,04 mol/ha/j. Op basis hiervan is een nieuw plan gemaakt wat is uitgewerkt in deze rapportage.
Stikstofdepositie gebruiksfase (t.o.v. referentie)	
NO_x	144,0 kg/ha/j
NH_3	0,7 kg/ha/j
Maximale depositie	0,00 mol/ha/j
Is er intern gesaldeerd?	Nee
Wet- en Regelgeving	
Op basis van de AERIUS berekening is er voor de aanlegfase saldering of een vergunningsaanvraag noodzakelijk. Voor de gebruiksfase is geen vergunningsaanvraag noodzakelijk.	
Aanbevelingen	
-	

1. Inleiding

1.1 Doel en aanleiding

In opdracht van Royal Haskoning DHV heeft RSK Netherlands (hierna RSK) stikstofberekeningen uitgevoerd m.b.v. de AERIUS-calculator ten behoeve van de voorgenomen realisatie en het gebruik van het traject tussen Lisse en Nieuw-Vennep als onderdeel van de Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen Noordwijk en Schiphol (provincie Noord-Holland) (Bijlage 1).

In het kader van de Wet natuurbescherming moet bij een ruimtelijke ontwikkeling aangetoond worden dat er geen sprake is van aantasting van beschermde natuurgebieden. De Nederlandse Natura 2000, onderdeel van het Europese netwerk van beschermde natuurgebieden Natura 2000, is met name gevoelig voor stikstofdepositie. Iedere vorm van stikstofbijdrage in Natura 2000-gebieden welke 0,00 mol/ha/jr. overschrijdt is vergunningsplichtig. Met behulp van de AERIUS-calculator kan de depositie van stikstof, afkomstig van de geplande activiteiten, worden berekend. Indien is aangetoond dat de toename van de stikstofdepositie in beschermde natuurgebieden hoger is dan 0,00 mol/ha/jr. kan worden geadviseerd over vergunningaanvragen of intern/extern salderen.

Zowel de aanleg van het project en de gewijzigde verkeersafwikkeling in de nieuwe situatie leidt mogelijk tot een verandering van de stikstof uitstoot en depositie op omliggende Natura 2000 gebieden. Het doel van het onderzoek is om te boordelen of er sprake is van een toename in stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen ten aanzien van de ongelijkvloerse kruising.

1.2 Methode

In de AERIUS stikstofberekening wordt onderscheid gemaakt tussen de aanlegfase en de gebruiksfase. De aanlegfase is hierbij de tijdelijke fase waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd. Wanneer de aanlegfase is voltooid, begint de gebruiksfase, waarin rekening wordt gehouden met de eventuele toename van stikstofuitstoot door bebouwde omgeving en/of verkeersbewegingen. Voor de aanlegfase wordt voorafgaand aan de berekening een overzicht gemaakt van de machines en apparatuur die gebruikt worden bij de werkzaamheden. Voor het plangebied wordt bepaald hoeveel uren elke machine wordt gebruikt en welke vrachtbewegingen nodig zijn om materieel af- en aan te voeren. De stikstofberekening wordt vervolgens uitgevoerd m.b.v. de AERIUS-calculator versie 2022 van de Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Hierin wordt een (rekenkundige) ondergrens van 0,005 mol/ha/j gehandhaafd.

1.3 Natura 2000

Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. In de Natura 2000 gebieden worden bepaalde soorten flora en fauna en hun natuurlijke leefomgeving beschermd om de biodiversiteit te behouden. Nederland telt 161 Natura 2000 gebieden. Deze zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (Wnb). Nieuwe milieubelastende activiteiten of uitbreidingen op bestaande economische activiteiten moeten worden getoetst op de Wnb.

1.4 Stikstof

Stikstof en stikstofhoudende moleculen zijn voedingsbronnen voor de natuur en zorgen voor een voedselrijke bodem. Dit is echter nadelig voor de van nature voedselarme bodem van Nederlandse Natura 2000 gebieden. Sommige plantensoorten groeien hierdoor sneller, waardoor andere, soms zeldzame of inheemse soorten niet de kans krijgen om te groeien. Daarnaast kan een gevolg zijn dat sommige diersoorten verdwijnen door de verandering in hun leefgebied. Te veel stikstof kan leiden tot een verlaging van de biodiversiteit.

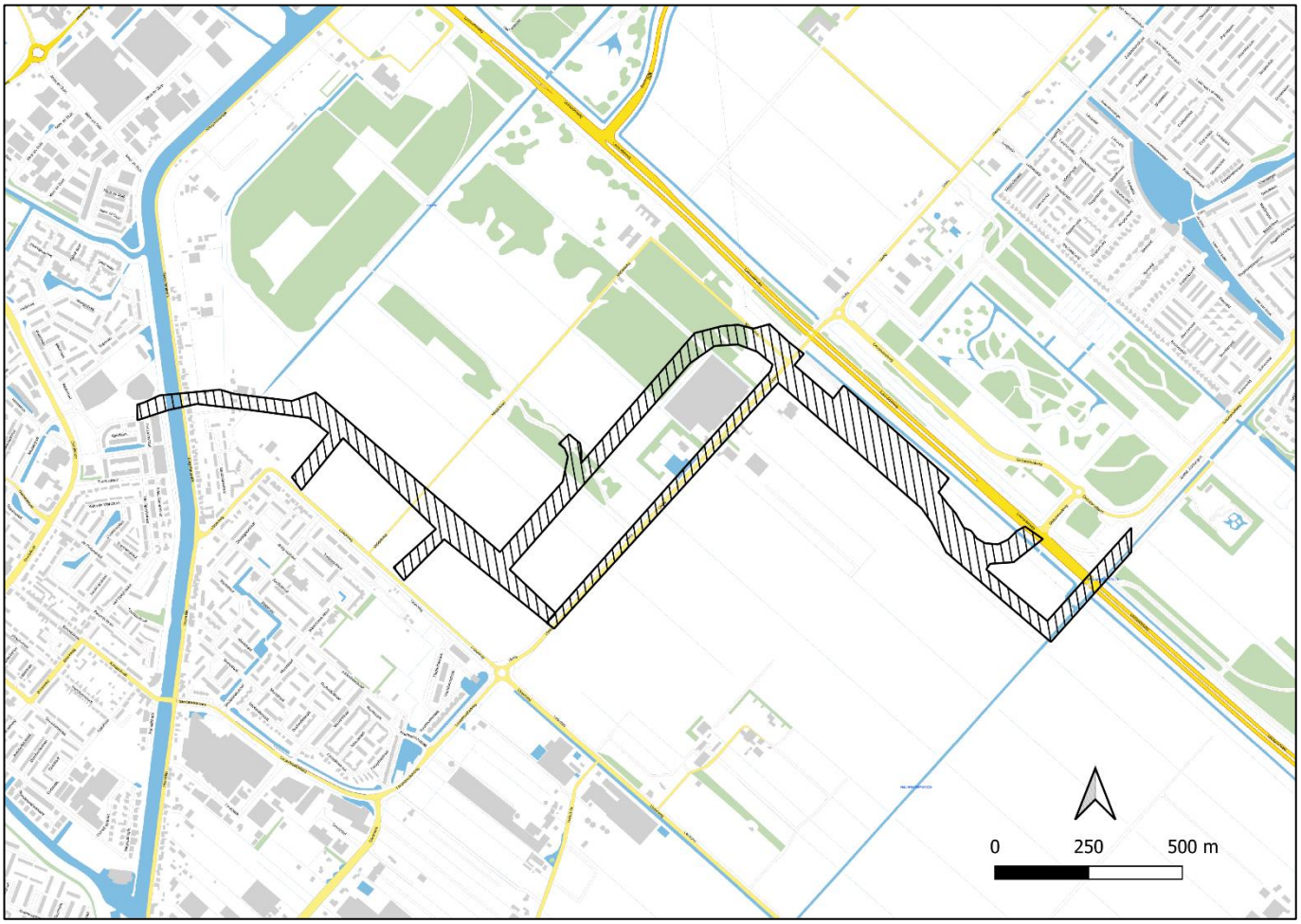
De emissie van stikstofhoudende moleculen zoals stikstofoxide, vooral afkomstig van verbrandingsmotoren, of ammoniak, vooral van veeteelt, kunnen ervoor zorgen dat de stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden verhoogd wordt. Sinds de afschaffing van het voormalige Programma Aanpak Stikstof (PAS) is iedere vorm van stikstofdepositie in Natura 2000 gebieden vergunningsplichtig. Dit betekent dat in Natura 2000 gebieden de stikstofbijdrage maximaal 0,00 mol/ha/jr. is.

2. Gebiedsbeschrijving geplande werkzaamheden

2.1 Locatiebeschrijving en huidig & toekomstig gebruik

Het plangebied is gelegen tussen het oosten van Lisse en het zuidwesten van Nieuw Vennep. Momenteel bestaat het plangebied voor een groot gedeelte uit landbouwgrond. Dit specifieke project is onderdeel van een grootschalig project waarbij een Hoogwaardige Openbaar Vervoersverbinding tussen de locatie Noordwijk en Schiphol wordt aangelegd. Tussen Lisse en Nieuw Vennep zal het eindpunt van buslijn 310 (Nieuwtangent) , de provinciale weg (N207) en P+R Getsewoud worden verbonden (bijlage 1).

Binnen 25 km van de projectlocatie liggen 89 rekenpunten in 9 natuurgebieden (bijlage 2). Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied, Kennemerland-Zuid bevindt zich op circa 4 km ten westen van de projectlocatie.



Figuur 1 – Het plangebied (bron achtergrond: PDOK, 2023)

2.2 Uitgangspunten

Voor de berekeningen is uitgegaan van de situatie dat de realisatie van de verbinding plaatsvindt vanaf oktober 2027 tot en met september 2029. In tabel 2 en 3 wordt de totale inzet en uitstoot van de mobiele werktuigen en de benodigde transportbewegingen weergeven voor de gehele realisatiefase. In de AERIUS berekening is echter alleen de stikstofdepositie op omliggende Natura 2000 gebieden van het zichtjaar 2028 weergeven (bijlage 2), omdat er van uit wordt gegaan dat de stikstofdepositie als gevolg van de aanleg gelijk wordt verdeeld over gehele realisatieperiode. Hetzelfde geldt voor de hoeveelheid verkeersbewegingen dat betrekking heeft op de realisatiefase.

Mobiele werktuigen

De emissie van de mobiele werktuigen is bepaald aan de hand van het vermogen (kW), het aantal draaiuren (uur) en de NOx emissiefactoren (g/kWh). In de bijlagen van dit rapport (Aerius-berekeningen) zijn overzichten van de gebruikte data met betrekking tot de in te zetten mobiele werktuigen weergegeven. De gebruikte emissiefactoren zijn gebaseerd op de gegevens uit de AERIUS-calculator.

Tabel 2 – Mobiele werktuigen en uitgangspunten aanlegfase

Werkzaamheden	**Vermogen (KWh)**	**Verbruik (L/jaar)**	**Draaiuren (u/jaar)**	**Adblue (L/jaar)**	**Uitstoot NOx (kg)**	**Uitstoot NH3 (g)**
Hydr graafmachine mobiel mini	50	-	541	-	-	-
Wiellader mini (onbediend)	21	-	620	-	-	-
GPS	0	-	1529	-	-	-
Trilplaat (440 kg - 065 m)	10	-	553	-	-	-
Hydr graafmachine mobiel 1250 ltr	100	-	4167	-	-	-
Hydr graafmachine rups 2000 ltr (30 ton)	180	-	2019	-	-	-
Vrachtauto 6x6 24 ton (ca 14 m3)	256	-	1331	-	-	-
Mobiele kraan 70 ton	230	-	1084	-	-	-
Hydr graafmachine mobiel 1500 ltr	120	-	1480	-	-	-
Wiellader 2000 ltr	120	-	1326	-	-	-
Rupskraan giek 50 ton (heistelling)	200	-	687	-	-	-
Verreiker	50	-	463	-	-	-
Vrachtauto 6x6 20 ton (ca12 m3) + kraan	345	-	268	-	-	-
Hydr graafmachine rups 1600 ltr (20 ton)	140	-	597	-	-	-
Wiellader 1500 ltr	79	6348	794	381	38.20	1500
Asfalt set C	336	691	213	415	38.20	1700
Trilblok 40 VM inclusief brandstof 74 ltr/uur	280	5319	196	319	29.80	1300
Trilblok 2316VM inclusief brandstof 30 ltr/uur	140	3842	278	231	18,70	900
Tractor met klepelmaaier / frees / overig	125	2889	233	173	16.90	700
Trilwals (bediend)	207	2446	1211	1468	16.90	700
Asfalt set B	280	1272	47	76	7.30	300
Kraanponton 3 spudpalen kraan 2 m3	250	1166	48	70	6.50	0.3
Hydr graafmachine rups 1750 ltr (25 ton)	160	283	18	17	1.60	67.9
Mobiele kraan 100 ton	250	194	8	12	0.90	46.6
Vrachtauto 8x8 34 ton (ca 20 m3)	345	117	4	7	0.70	28.1
Hydr graafmachine mobiel midi 8-10 ton	70	86	12	5	0.60	20.6
Veeg-/zuigauto 7 m3	117	20	2	1	0.20	4.8
				Uitstoot per jaar	**176,5**	**7,5**
				Oktober 2027 – december 2027	44,1	1,9
				Januari 2028 – december 2028	176,5	7,5
				Januari 2029 – september 2029	132,4	5,6

* Als input is een uitstoothoogte (4.0 m). een spreiding van (4.0 m) en een warmte inhoud (0 MW) ingevoerd. Voor de voertuigen die geel gearceerde zijn is als uitgangspunt gehanteerd dat dit elektrische voertuigen zijn op basis van de aangeleverde gegevens. Deze voertuigen zijn hierom niet meegenomen in de Aerius berekening.

Transportbeweging

Aangenomen wordt dat het bouwverkeer, gedefinieerd als verkeer dat werkmaterialen, mobiele werktuigen en werkers transporteert, zich via de Lisserweg en IJweg naar de N207 beweegt. Doordat het aantal verkeersbewegingen minder dan 250 per etmaal bedraagt gaat het verkeer op de N207 op in het heersende verkeersbeeld. Doordat het een groot onderdeel van het project (het plaatsen van de brug) bedraagt, is er voor het wegverkeer uitgegaan van deze route. De lengte van dit traject is circa 3,7 km bestaande uit wegen binnen en buiten de bebouwde kom. In de AERIUS berekening is dit meegenomen voor het vaststellen van de totale stikstofdepositie van de realisatiefase. Voor de uitvoer van het project wordt er uitgegaan dat alle verkeersbewegingen t.b.v. de aanleg uit worden gevoerd door elektrische voertuigen die geen uitstoot verzorgen. Verdere informatie is weergeven in tabel 3.

Tabel 3 – Verkeersbewegingen aanlegfase van en naar de projectlocatie.

	Lichtverkeer (per jaar)	**Zwaar verkeer (per jaar)**
Per jaar	2.200	14.871

Gebruiksfase

Volgens de huidige planning zullen de nieuw aangelegde busbanen vanaf circa 2030 in gebruik worden genomen en wordt dit derhalve als zichtjaar gebruikt. Doordat in latere zichtjaren de voertuigemissie factoren zullen dalen en elektrificatie van het wagenpark zal toenemen, wordt 2030 als worst-case scenario beschouwd. In de opvolgende jaren wordt een lagere stikstofdepositie (of emissie) verwacht.

In de tracéverkenning (Tracéverkenning HOV Noordwijk-Schiphol, SWECO SWNL0233753 d.d. 26.-10-2018), gebaseerd op de planstudie is uitgegaan van 64 bussen per etmaal. Echter wordt als worst-case scenario voor de stikstofberekening uitgegaan dat de HOV-lijn 20 uur per dag gaat rijden. Over de HOV-baan zullen naar verwachting zes bussen per uur de rijrichting in de spits rijden, twee in de daluren en vier in de gewone uren. Dus in totaal 160 bussen per etmaal (tabel 4).

Tabel 4 – Verkeersbewegingen aanlegfase van en naar de projectlocatie.

	Tijden	**Aantal uur**	**Bussen (per uur)**	**Bussen (per dag)**
Spits	06:00 – 09:00 | 16:00 – 19:00	6	12	72
Gewoon	09:00 – 16:00 | 19:00 – 20:00	8	8	64
Dal	05:00 – 06:00 | 20:00 – 01:00	6	6	24
			Totaal	**160**

*worst-case inschatting uitgaande van het totaal aantal uren inzet maal 4 personen x 2 ritten per dag. gedeeld door 8 uur per persoon.

Voor de emissies als gevolg van het busverkeer tijdens de gebruiksfase is de route van de nieuw aan te leggen HOV baan als input gebruikt. Aan de oostzijde sluit deze route aan op de N207 en het bestaande busroute netwerk. Aan de westzijde is de lijn bron doorgetrokken over de Sportlaan tot aan de Oranjelaan (bestaande busroute netwerk). Bij deze twee “eindpunten” wordt er van uit gegaan dat het busverkeer overgaat in het heersende verkeersbeeld, omdat het zich in hoeveelheid, snelheid, rij- en stopgedrag niet onderscheid van het overige verkeer. De berekening van de gebruiksfase is weergeven in Bijlage 6.

3. Resultaten

3.1 Aanlegfase

Voor de aanlegfase is een AERIUS-berekening gemaakt die betrekking heeft op het rekenjaar 2028. Volgens de AERIUS-berekening is er een maximale emissie in het zichtjaar 2028 van 7,5 kg/j NH_3 en 176,5 kg/j NO_x. De totale N-depositie op de omliggende Natura-2000 gebieden is 0,00 mol/ha/jr. lager dan de wettelijk gestelde norm. Hierdoor zijn significante effecten als gevolg van deze depositie niet van toepassing en dienen er geen aanvullende maatregelen te worden genomen.

Hoewel er voornamelijk wordt uitgegaan van het worst-case scenario waarbij 2028 (volledig aanleg jaar, bijlage 4) als zichtjaar is gebruikt, zijn de resultaten van de partiele jaren 2027 (3 maanden, bijlage 3) en 2029 (9 maanden, bijlage 5) hieronder in tabel 5 samengevat. De uitstoot van de partiële jaren zijn berekend door het gebruik van de mobiele voertuigen en het wegverkeer van zichtjaar 2028 te vermenigvuldigen met een factor (0,25 voor 3 maanden en 0,75 voor 9 maanden).

Tabel 5 – Depositie op omliggende Natura-2000 gebieden voor alle aanleg jaren.

	Aantal maanden	NO_x (kg)*	NH_3 (kg)*	Grootste toename (mol N/ha/jr)
2027 (oktober t/m december)	3	44,1	1,9	0,00
2028 (januari t/m december)	12	176,5	6,4	0,00
2029 (januari t/m september)	9	132,4	5,6	0,00

*inzet mobiele werktuigen en werkverkeer

In de beoogde situaties voor zowel 2027, 2028 en 2029 blijkt dat de totale emissies resulteren in een stikstofdepositie niet groter 0,00 mol/ha/j op de omliggende Natura 2000 gebieden. De volledige AERIUS-berekeningen export zijn te vinden in bijlage 3 (2027), 4 (2028) en 5 (2029).

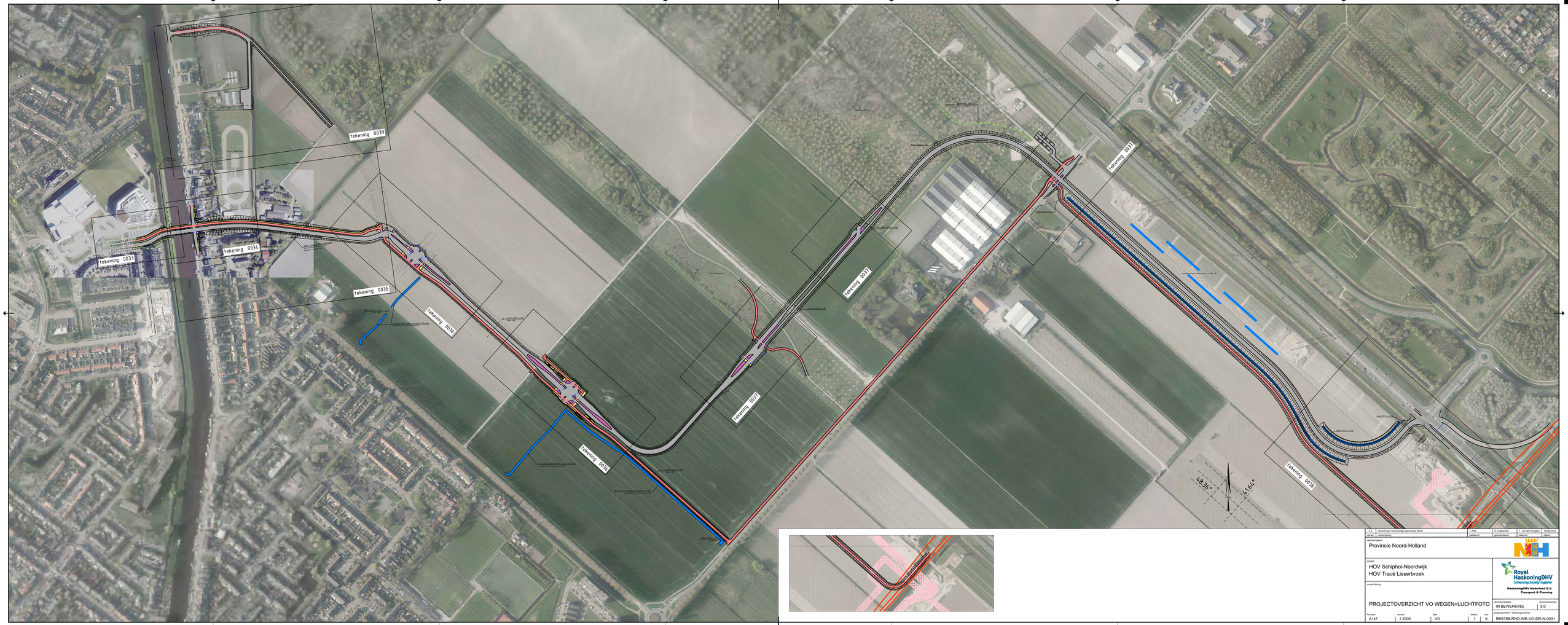
3.2 Gebruiksfase

Voor de gebruiksfase is een AERIUS-berekening gemaakt die betrekking heeft op het rekenjaar 2027. Volgens de AERIUS-berekening is de totale emissie van de huidige (referentie) situatie 0,7 kg/j NH_3 en 144,0 kg/j NO_x. De totale N-depositie op de omliggende Natura 2000 gebieden binnen 25 km is 0,00 mol/ha/j. De volledige AERIUS-berekening export is te vinden in de bijlage 6.

4. Conclusie

Voor de aanleg- (oktober 2027 t/m september 2029) en gebruiksfase (2030) van de HOV-Noordwijk-Schiphol verbinding ter plaatse van Lisse en Nieuw-Vennep is de stikstofdepositie op Natura 2000 gebieden doorgerekend m.b.v. de AERIUS-Calculator. Hieruit is geconcludeerd dat de aanlegfase, indien aan de in tabel 2 weergeven mobiele voertuigen wordt gehouden, niet resulteert in een stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jr. Hierdoor zijn geen aanpassingen in het plan of een Wnb-vergunning noodzakelijk. Voor de gebruiksfase is ten aanzien van stikstof geen Wnb-vergunning noodzakelijk.

BIJLAGE 1



5.0	Verschoven toekomstige aansluiting N205	J. Pek	S. Duijnisveld	T. van der Brugge	14-08-2020
versie	omschrijving	getekend	gecontroleerd	akkoord	datum

opdrachtgever
Provincie Noord-Holland

project
HOV Schiphol-Noordwijk
HOV Tracé Lisserbroek

omschrijving
PROJECTOVERZICHT VO WEGEN+LUCHTFOTO

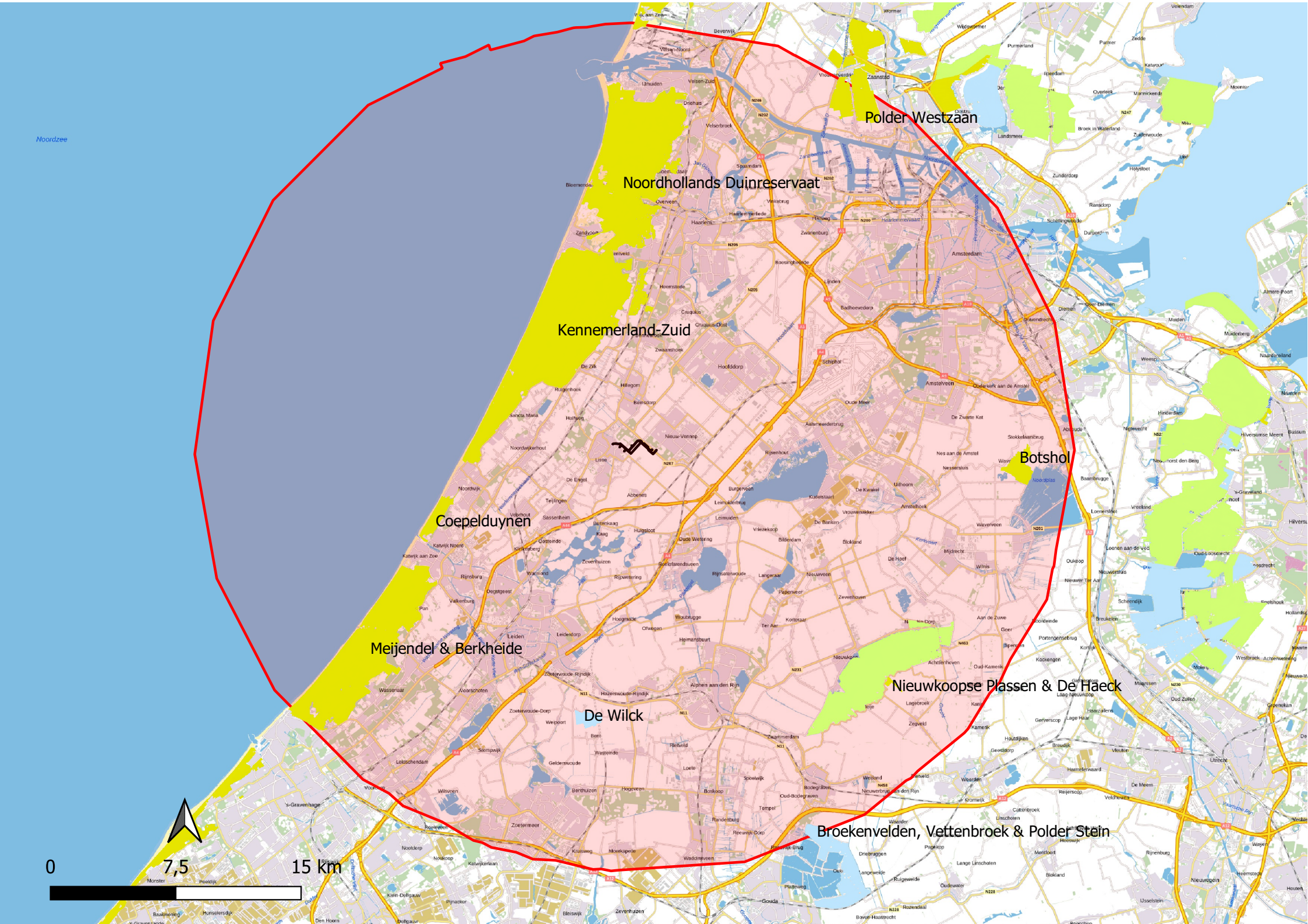
Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together
HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

documentstatus: IN BEWERKING
documentversie: 5.0

formaat	schaal	fase	blad nr.	van
A1x7	1:2000	VO	1	9

projectnummer / identificatiecode
BHS788-RHD-WE-VO-DR-N-0031

BIJLAGE 2


Noordzee
Polder Westzaan
Noordhollands Duinreservaat
Kennemerland-Zuid
Botshol
Coepelduynen
Meijendel & Berkheide
Nieuwkoopse Plassen & De Haeck
De Wilck
Broekenvelden, Vettenbroek & Polder Stein
0
7,5
15 km

BIJLAGE 3

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2028
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2028

Berekening

AERIUS kenmerk	S3Vqdc2KNynr
Datum berekening	29 juni 2023, 10:34
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2027 - Beoogd	2027	1,9 kg/j	44,1 kg/j

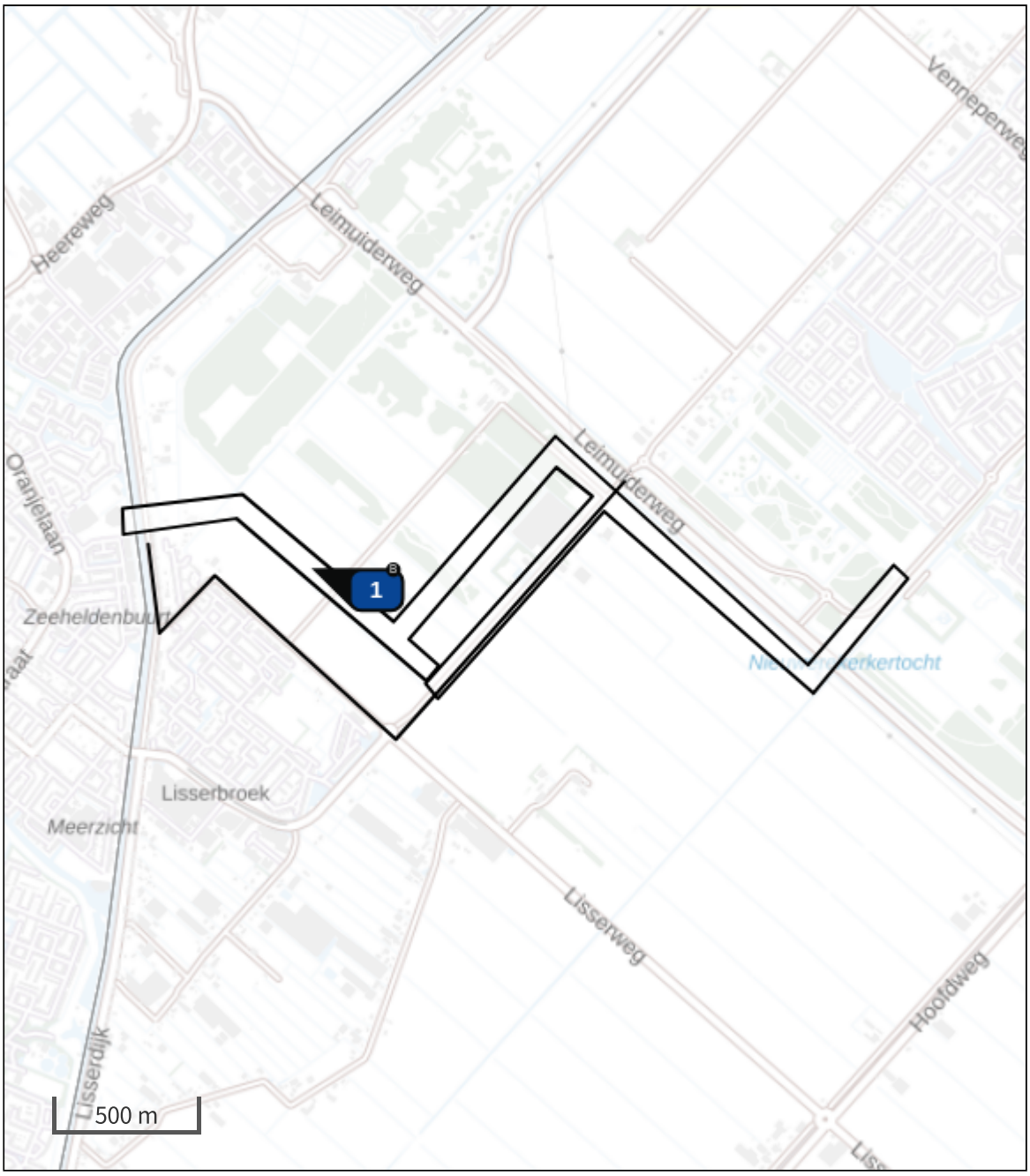
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2027 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2027 (Beoogd), rekenjaar 2027

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Mobiele werktuigen	1,9 kg/j	44,1 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2027" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2027, Rekenjaar 2027

1 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	2,0 m	NO_x	44,1 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	1,9 kg/j
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	35,27 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	3718 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	550 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 4

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2027
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2027

Berekening

AERIUS kenmerk	Rpz4gdJ2GUNE
Datum berekening	29 juni 2023, 10:34
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2028 - Beoogd	2028	7,5 kg/j	176,5 kg/j

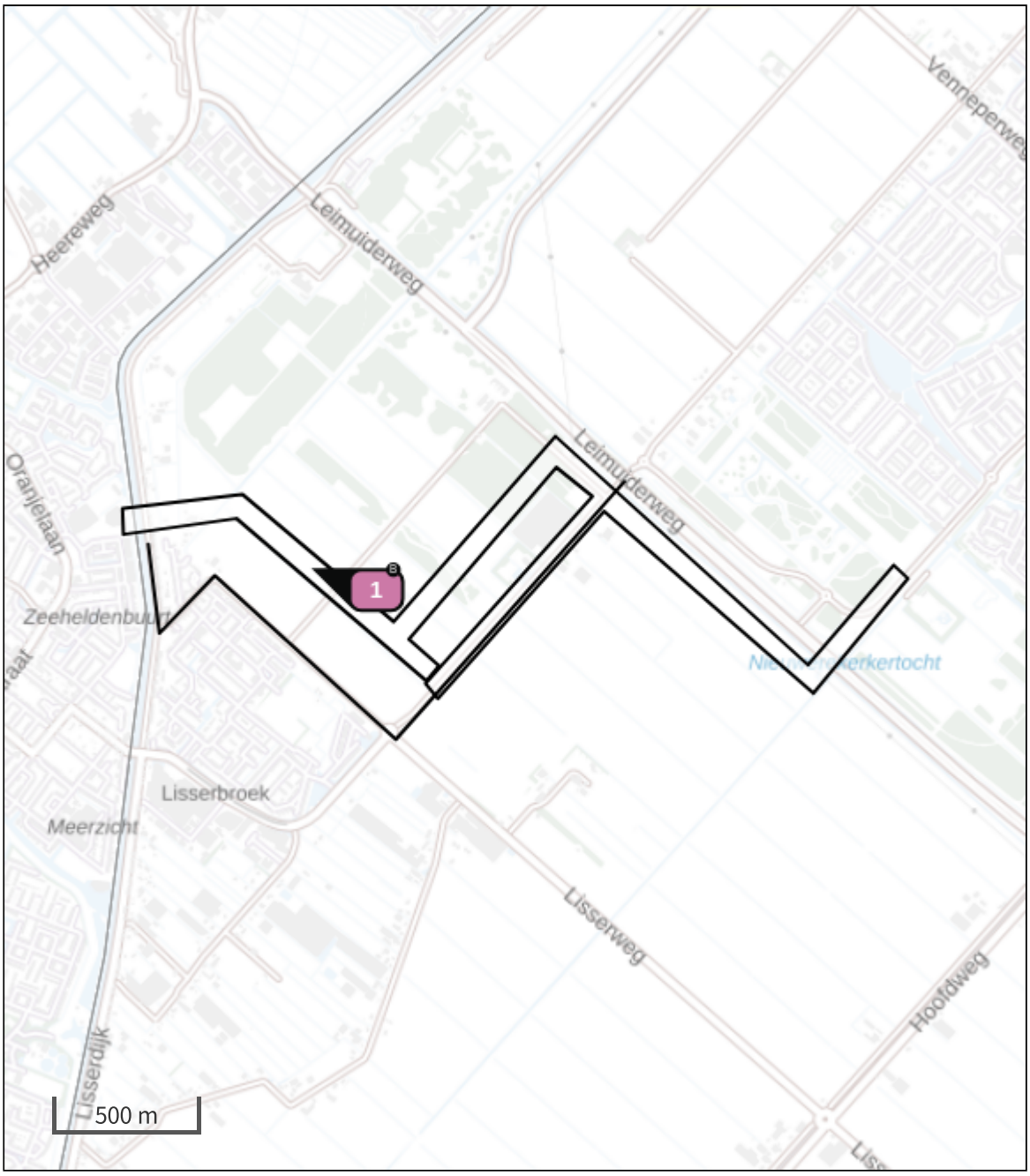
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2028 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2028 (Beoogd), rekenjaar 2028

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning | Mobiele werktuigen	7,5 kg/j	176,5 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



Habitatrichtlijn

Vogelrichtlijn

Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn

Niet bepaald

Grootste toename (projectberekening)

Grootste afname (projectberekening)

Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2028" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2028, Rekenjaar 2028

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen	NO_x	176,5 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	NH_3	7,5 kg/j
Oppervlakte	35,27 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Hydr. graafmachine (8 - 10t)	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	86 l/j	12 u/j	5 l/j	NO_x NH_3	0,6 kg/j 20,6 g/j
Hydr. graafmachine rups (25t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	283 l/j	18 u/j	17 l/j	NO_x NH_3	1,6 kg/j 67,9 g/j
Wiellader (1500 l)	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	6348 l/j	794 u/j	381 l/j	NO_x NH_3	38,2 kg/j 1,5 kg/j
Tractor	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2889 l/j	233 u/j	173 l/j	NO_x NH_3	16,9 kg/j 0,7 kg/j
Trilwals (bediend)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2889 l/j	233 u/j	173 l/j	NO_x NH_3	16,9 kg/j 0,7 kg/j
Trilblok (40VM)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	5319 l/j	196 u/j	319 l/j	NO_x NH_3	29,8 kg/j 1,3 kg/j
Trilblok (2316VM)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	3842 l/j	278 u/j	238 l/j	NO_x NH_3	18,7 kg/j 0,9 kg/j
Vrachtauto (34t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	117 l/j	4 u/j	7 l/j	NO_x NH_3	0,7 kg/j 28,1 g/j
Asfalt set C	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	6910 l/j	213 u/j	415 l/j	NO_x NH_3	38,2 kg/j 1,7 kg/j
Asfalt set B	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1272 l/j	47 u/j	76 l/j	NO_x NH_3	7,3 kg/j 0,3 kg/j
Veeg-/Zuigauto	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	20 l/j	2 u/j	1 l/j	NO_x NH_3	0,2 kg/j 4,8 g/j
Mobiele kraan (100t)	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	194 l/j	8 u/j	12 l/j	NO_x NH_3	0,9 kg/j 46,6 g/j
Kraanponton	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1166 l/j	48 u/j	70 l/j	NO_x	6,5 kg/j

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
					NH_3	0,3 kg/j

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	14871 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	2200 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 5

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse/Nieuw-Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2029
Toelichting	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2029

Berekening

AERIUS kenmerk	S5yYDkPH1iWe
Datum berekening	29 juni 2023, 10:36
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Aanlegfase HOV-NS 2029 - Beoogd	2029	5,6 kg/j	132,4 kg/j

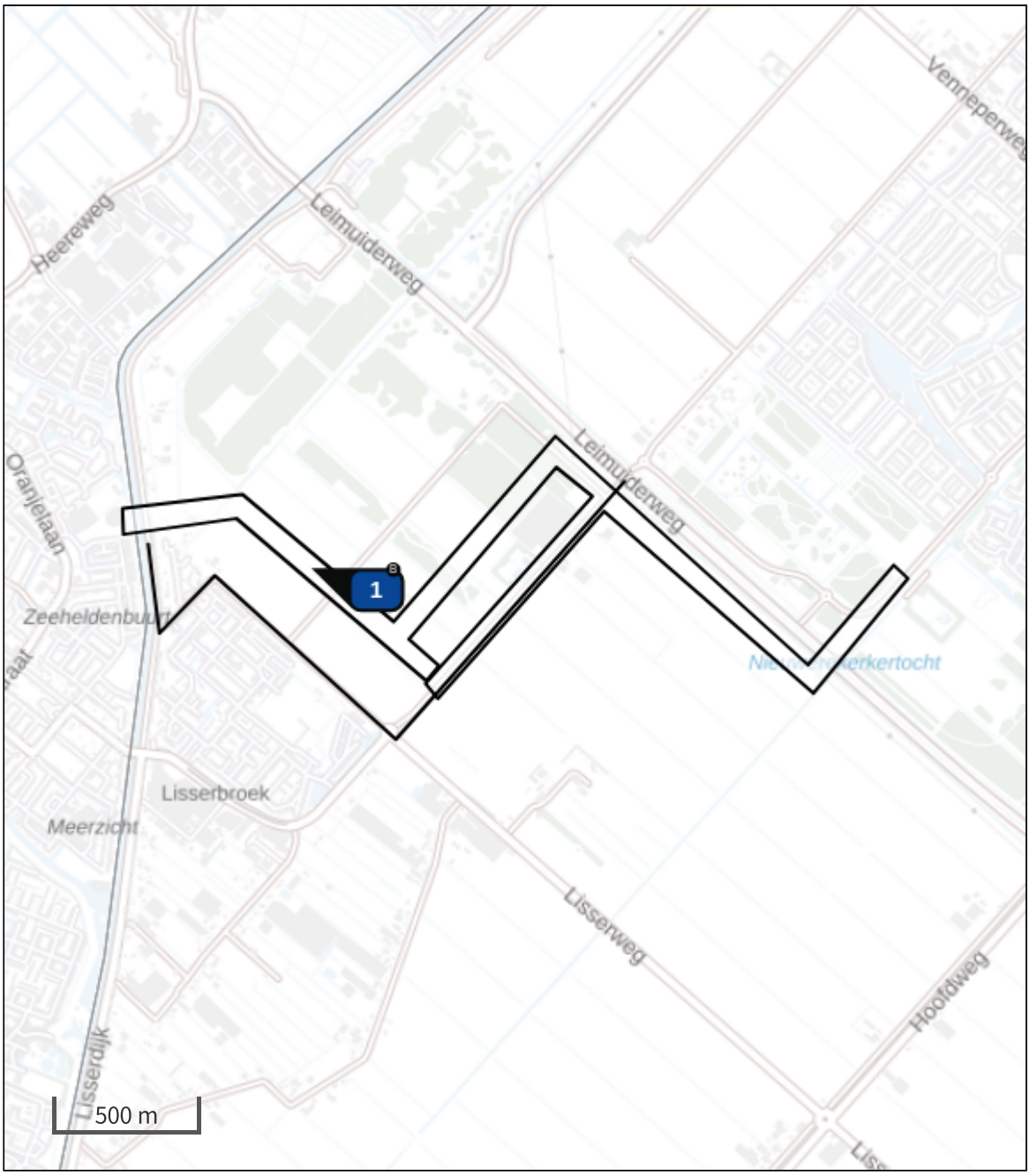
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Aanlegfase HOV-NS 2029 - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Aanlegfase HOV-NS 2029 (Beoogd), rekenjaar 2029

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
1 Anders... | Anders... | Mobiele werktuigen	5,6 kg/j	132,4 kg/j
Verkeersnetwerk	0,0 kg/j	0,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Aanlegfase HOV-NS 2029" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-

Aanlegfase HOV-NS 2029, Rekenjaar 2029

1 Anders... | Anders...

Naam	Mobiele werktuigen	Uittreedhoogte	2,0 m	NO_x	132,4 kg/j
Locatie	X:99756,49 Y:475152,98	Warmteinhoud	0,000 MW	NH_3	5,6 kg/j
		Spreiding	0 m		
Oppervlakte	35,27 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

2 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	Werkverkeer				NO_x	0,0 kg/j
Locatie	X:99962,38 Y:474627,46	Type scherm	-	-	NO_2	0,0 kg/j
Lengte	2.678,63 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,0 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Beschrijving	Euroklasse	Voertuigbewegingen
Vrachtauto - elektrisch - zwaar	Euro klasse ZVAEZEEV	11154 p/jaar
Personenauto - elektrisch	Euro klasse LPAEZEEV	1650 p/jaar

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230606_5e1adbf5a8
Database versie	2022.1_5e1adbf5a8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/

BIJLAGE 6

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers

Contactgegevens

Rechtspersoon	-
Inrichtingslocatie	-, - Lisse - Nieuw Vennep

Activiteit

Omschrijving	Aerius berekeningen aanlegfase HOV-NS 2030
Toelichting	Aerius berekeningen gebruiksfase HOV-NS van de aanleg van de busbaan tussen Lisse en Nieuw-Vennep van zichtjaar 2030

Berekening

AERIUS kenmerk	RQePSTM8svfX
Datum berekening	30 mei 2023, 11:10
Rekenconfiguratie	Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

	Rekenjaar	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Gebruiksfase HOV-NS - Beoogd	2030	0,7 kg/j	144,0 kg/j

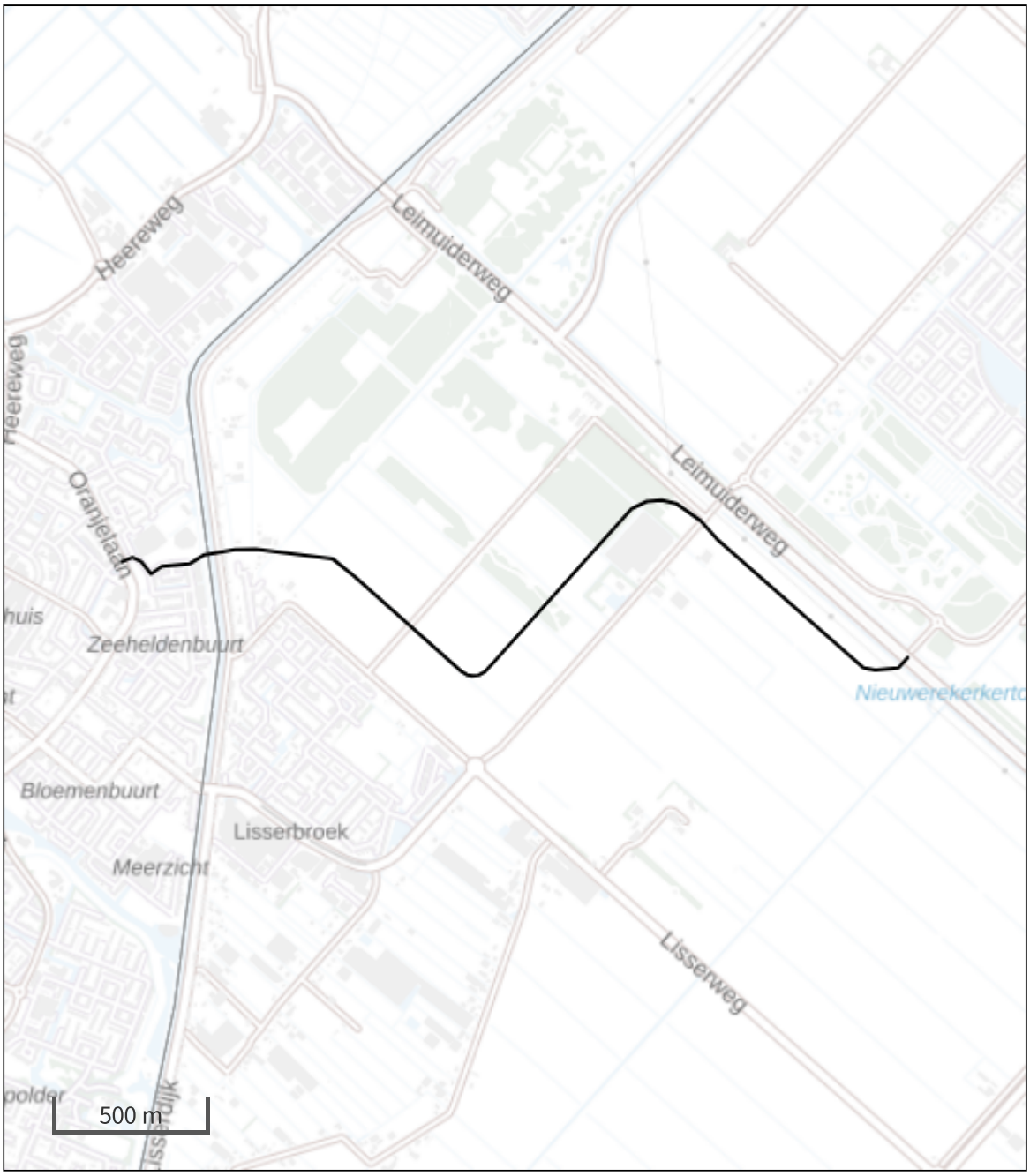
Resultaten

	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gebruiksfase HOV-NS - Beoogd	-		
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Gebruiksfase HOV-NS (Beoogd), rekenjaar 2030

Emissiebronnen	Emissie NH_3	Emissie NO_x
Verkeersnetwerk	0,7 kg/j	144,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste toename (projectberekening)
- Grootste afname (projectberekening)
- Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase HOV-NS" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
71	Botshol (21 km)	X:122324 Y:473833	-
72	Botshol H6510A (21 km)	X:122373 Y:473836	-
73	Botshol H3140lv (21 km)	X:122654 Y:473719	-
74	Botshol H7140B (21 km)	X:122646 Y:473606	-
75	Botshol H91D0 (21 km)	X:122791 Y:473876	-
76	Botshol H7210 (21 km)	X:122902 Y:473636	-
77	Botshol ZGH3140lv (21 km)	X:123021 Y:473423	-
78	Botshol H3150baz (21 km)	X:123109 Y:473760	-
60	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck (17 km)	X:113774 Y:462868	-
61	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3150baz (17 km)	X:113252 Y:462265	-
62	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140B (17 km)	X:113381 Y:462377	-
63	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H91D0 (17 km)	X:113292 Y:462085	-
64	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7140A (17 km)	X:113379 Y:462048	-
65	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H3140lv (17 km)	X:113367 Y:462022	-
66	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg02 (17 km)	X:112675 Y:461392	-
67	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H4010B (18 km)	X:113215 Y:461477	-
68	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H7210 (19 km)	X:115944 Y:462874	-
70	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck H6410 (19 km)	X:115631 Y:461333	-
59	De Wilck (16 km)	X:97340 Y:459300	-
69	Nieuwkoopse Plassen & De Haeck Lg05 (19 km)	X:111549 Y:458941	-
83	Broekvelden, Vettenbroek & Polder Stein (24 km)	X:110757 Y:452505	-
52	Meijendel & Berkheide H2180Abe (17 km)	X:86016 Y:463926	-
53	Meijendel & Berkheide H2180B (17 km)	X:86127 Y:463747	-
54	Meijendel & Berkheide H2190C (20 km)	X:83357 Y:462953	-
55	Meijendel & Berkheide H2190Aom (22 km)	X:82303 Y:461473	-
56	Meijendel & Berkheide ZGH2180B (23 km)	X:83000 Y:459144	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
57	Meijendel & Berkheide ZGH2180Abe (23 km)	X:82848 Y:458581	-
58	Meijendel & Berkheide ZGH2130B (23 km)	X:82439 Y:458848	-
5	Kennemerland-Zuid H2190B (5 km)	X:95888 Y:479030	-
7	Kennemerland-Zuid H2130A (5 km)	X:95900 Y:479411	-
9	Kennemerland-Zuid ZGH2130B (6 km)	X:95082 Y:479315	-
10	Kennemerland-Zuid H2180C (6 km)	X:93915 Y:478127	-
12	Kennemerland-Zuid H2130C (6 km)	X:95074 Y:479839	-
14	Kennemerland-Zuid H2120 (6 km)	X:93485 Y:478356	-
15	Kennemerland-Zuid H2170 (7 km)	X:92503 Y:477324	-
17	Kennemerland-Zuid H7210 (7 km)	X:92555 Y:478233	-
19	Kennemerland-Zuid H2110 (8 km)	X:92314 Y:478705	-
30	Coepelduynen & Coepelduynen H2180C (10 km)	X:89909 Y:472599	-
31	Coepelduynen H2130A (10 km)	X:89567 Y:471679	-
32	Coepelduynen H2160 (10 km)	X:89526 Y:471782	-
33	Coepelduynen H2120 (10 km)	X:89067 Y:472176	-
34	Coepelduynen H2110 (11 km)	X:88876 Y:472160	-
35	Coepelduynen H2190B (12 km)	X:88494 Y:470537	-
36	Meijendel & Berkheide (13 km)	X:88133 Y:467921	-
37	Meijendel & Berkheide H2130A (13 km)	X:88133 Y:467920	-
38	Meijendel & Berkheide H2160 (13 km)	X:88110 Y:467902	-
39	Meijendel & Berkheide ZGH2180C (13 km)	X:88082 Y:467923	-
40	Meijendel & Berkheide H2130B (13 km)	X:88042 Y:467832	-
41	Meijendel & Berkheide ZGH2180Ao (13 km)	X:88556 Y:467116	-
42	Meijendel & Berkheide H2180C (13 km)	X:88053 Y:467768	-
43	Meijendel & Berkheide H2180Ao (13 km)	X:88533 Y:467053	-
44	Meijendel & Berkheide ZGH2130A (13 km)	X:88203 Y:467367	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
45	Meijendel & Berkheide ZGH2160 (14 km)	X:87813 Y:467673	-
46	Meijendel & Berkheide Lg12 (14 km)	X:87697 Y:467757	-
47	Meijendel & Berkheide H2120 (14 km)	X:87666 Y:467798	-
48	Meijendel & Berkheide H3140 (14 km)	X:87784 Y:466823	-
49	Meijendel & Berkheide H2110 (15 km)	X:86526 Y:467993	-
50	Meijendel & Berkheide H2190B (15 km)	X:87643 Y:466322	-
51	Meijendel & Berkheide H2190Ae (16 km)	X:86415 Y:465623	-
1	Kennemerland-Zuid & Kennemerland-Zuid H2130B (4 km)	X:96333 Y:478844	-
2	Kennemerland-Zuid H2180Ao (4 km)	X:96267 Y:478806	-
3	Kennemerland-Zuid H2180A (4 km)	X:96069 Y:478664	-
4	Kennemerland-Zuid H2150 (4 km)	X:96079 Y:478674	-
6	Kennemerland-Zuid H2160 (5 km)	X:96749 Y:479791	-
84	Noordhollands Duinreservaat & Noordhollands Duinreservaat H2160 (24 km)	X:100446 Y:500034	-
85	Noordhollands Duinreservaat H2130A (24 km)	X:100355 Y:500054	-
86	Noordhollands Duinreservaat H2120 (24 km)	X:100259 Y:500071	-
87	Noordhollands Duinreservaat H2170 (25 km)	X:100682 Y:500157	-
88	Noordhollands Duinreservaat H2130B (25 km)	X:100728 Y:500204	-
89	Noordhollands Duinreservaat H2190A & Noordhollands Duinreservaat H2180C (25 km)	X:100653 Y:500383	-
81	Polder Westzaan ZGH7140B (24 km)	X:112707 Y:496080	-
82	Polder Westzaan H91D0 (24 km)	X:113010 Y:496521	-
79	Polder Westzaan (22 km)	X:112716 Y:494695	-
80	Polder Westzaan H7140B (23 km)	X:112719 Y:495665	-
16	Kennemerland-Zuid ZGH2130A (7 km)	X:95950 Y:481740	-
20	Kennemerland-Zuid H2190Ae (8 km)	X:95311 Y:482206	-
21	Kennemerland-Zuid ZGH2170 (8 km)	X:93630 Y:481211	-
8	Kennemerland-Zuid Lg12 (6 km)	X:96231 Y:480120	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
11	Kennemerland-Zuid H2180B (6 km)	X:96287 Y:480622	-
13	Kennemerland-Zuid ZGH2160 (6 km)	X:96134 Y:480808	-
18	Kennemerland-Zuid H2190Aom (7 km)	X:96263 Y:482102	-
22	Kennemerland-Zuid H2180Abe (8 km)	X:100924 Y:483921	-
23	Kennemerland-Zuid H2190C (8 km)	X:97015 Y:483595	-
24	Kennemerland-Zuid ZGH2180Ao (13 km)	X:100166 Y:488749	-
25	Kennemerland-Zuid H9999:88 (15 km)	X:98834 Y:490025	-
26	Kennemerland-Zuid H2190A (15 km)	X:99150 Y:490215	-
27	Kennemerland-Zuid ZGH2190A (15 km)	X:98321 Y:490310	-
28	Kennemerland-Zuid ZGH2180C (17 km)	X:102125 Y:492485	-
29	Kennemerland-Zuid ZGH2120 (18 km)	X:99564 Y:493583	-

Gebruiksfase HOV-NS, Rekenjaar 2030

1 Wegverkeer | Weg

			Links	Rechts		
Naam	HOV busbaan Hoofddorp				NO_x	144,0 kg/j
Locatie	X:100222,73 Y:475067,62	Type scherm	-	-	NO_2	19,9 kg/j
Lengte	3.280,18 m	Hoogte	-	-	NH_3	0,7 kg/j
Wegtype	Buitenweg	Afstand tot de weg	-	-		
Rijrichting	Beide richtingen					
Tunnelfactor	1					
Type hoogteligging	Normaal					
Weghoogte	0 m					

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	80 km/uur	0,0 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	80 km/uur	160,0 p/etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie	2022.1_20230405_989cfb3815
Database versie	2022.1_989cfb3815

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/



Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten

Onderzoek Conflictperiode

Rapportage

Projectnummer: GPR11092

Onderzoeksgebied: HOV Noordwijk-Schiphol,
tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek

T&A Survey Bodemonderzoek BV
Dynamostraat 48
1014 BK Amsterdam
020-6651368
info@ta-survey.nl

www.ta-survey.nl

Projectnummer: GPR11092
Datum: 29-03-2024

Betreft:
Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten (Onderzoek Conflictperiode) ter plaatse van het project 'HOV Noordwijk-Schiphol, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek '

Opdrachtgever:
Royal HaskoningDHV
T.a.v. Thad van der Bruggen
Postbus: Postbus 94241
Postcode: 1090GE Amsterdam
Adres: Contactweg 47, 1014AN Amsterdam
G: +31 6 52 36 27 07
E: thad.van.der.bruggen@rhdhv.com
I: www.royalhaskoningdhv.com

T&A Survey - projectleider:
Drs. Maurice de Cock
Tel: 020 6651368
E-mail: decock@ta-survey.nl

Voor akkoord:



Mark van der Gulik
Afdelingsmanager

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting en leeswijzer 4

1 Het onderzoek 7
1.1 Aanleiding van het Vooronderzoek 7
1.2 Projectdoel 7
1.3 Opzet van het onderzoek 7

2 Het onderzoeksgebied 8
2.1 Begrenzing onderzoeksgebied en bufferzone 8
2.2 Informatie van opdrachtgever 10
2.3 Reeds uitgevoerde onderzoeken 10

3 Fase 1: Inventariseren van bronnenmateriaal 12
3.1 Literatuurstudie 14
3.2 Archiefonderzoek 18
3.2.1 Gemeentearchief 19
3.2.2 Provinciaal archief 22
3.2.3 Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie 25
3.2.4 Nederlands Instituut voor Militaire Historie 27
3.2.5 Nationaal Archief Den Haag 36
3.2.6 Semistatische archiefdiensten van Ministerie Defensie te Rijswijk 40
3.2.7 Archief van de EOD 41
3.2.8 Historische verenigingen en heemkundekringen 43
3.2.9 Kadaster Zwolle 44
3.2.10 Overige Nederlandse archieven 47
3.2.10.1 Nationaal Brandweer Documentatie Centrum (Brandweerarchief) 47
3.2.11 Getuigenverklaringen 48
3.2.12 Buitenlandse archieven 49
3.2.12.1 The National Archives te Londen 49
3.2.12.2 Library and Archives Canada 52
3.2.12.3 The National Archives and Records Administration te College Park 53
3.2.12.4 Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg 54
3.2.12.5 Wardocs (Hans Nauta) 57
3.2.12.6 Service Historique de la Défense, Château de Vincennes (Frankrijk) 59
3.2.13 Informatie van internet 60
3.3 Luchtfoto-interpretatie 62

4 Fase 2: Analyse bronnenmateriaal 65

5 Conclusies en Aanbevelingen 66

6 T&A en kwaliteit 67

Bijlage 1: Bodembelastingkaart OO Conflictperiode met onderzoeksgebied.....68

Bijlage 2: Toelichting gebruik tabellen - in bijlage 3 69

Bijlage 3: Chronologische gebeurtenissenlijst 71

Bijlage 4: Gebeurtenissenkaart.....72

Bijlage 5: Onderzoeksopzet, methodiek, uitvoerenden en uitgesloten bronnen.....73

Bijlage 6: Algemene evaluatie van de risico's van explosieven 82

Bijlage 7: Wetgeving en subsidiemogelijkheden voor explosievenonderzoek 85

Bijlage 8: Termen, begrippen en afkortingen behorende bij het CS-VROO 88

Bijlage 9: Distributielijst 90

MANAGEMENTSAMENVATTING EN LEESWIJZER

Ter plaatse van project HOV Noordwijk-Schiphol, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek, te gemeentes Lisse en Haarlemmermeer, gaan grondroerende werkzaamheden uitgevoerd worden. Aangezien eventueel aanwezige ontplofbare oorlogsresten (verder "explosieven" en "OO") een risico vormen voor de uit te voeren werkzaamheden, is het van belang dat de kans op het aantreffen van explosieven in het onderzoeksgebied onderzocht wordt. In verband daarmee is onderhavig Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten (verder "Vooronderzoek") uitgevoerd.

Opzet van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd conform de richtlijnen van het Certificatieschema "Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten" versie 2023-01 ("CS-VROO") dat op 1 november 2023 van kracht is geworden. Tevens zijn de meest recente inzichten ten tijde van de uitvoering van het onderzoek in acht genomen zijn. Daarmee voldoet het tevens aan de richtlijnen zoals opgenomen in het voormalige WerkveldSpecifiek CertificatieSchema Opsporen Conventionele Explosieven ("WSCS-OCE")[1].

Volgens het CS-VROO valt een Vooronderzoek OO uiteen in twee onderdelen, namelijk het Onderzoek Conflictperiode en het Onderzoek na-Conflictperiode. Beiden onderdelen vormen tezamen een Vooronderzoek Compleet en kunnen afzonderlijk en in willekeurige volgorde uitgevoerd worden. Onderhavige rapportage betreft een Onderzoek Conflictperiode. Dat wil niet zeggen dat naoorlogse ontwikkelingen geheel buiten beschouwing zijn gelaten, echter er is slechts oppervlakkig naar gekeken. Alleen indien de naoorlogse ontwikkelingen op basis van deze beperkte informatie eenduidig tot een andere conclusie leiden, zijn ze meegenomen in de analyse, conclusies en afbakening.

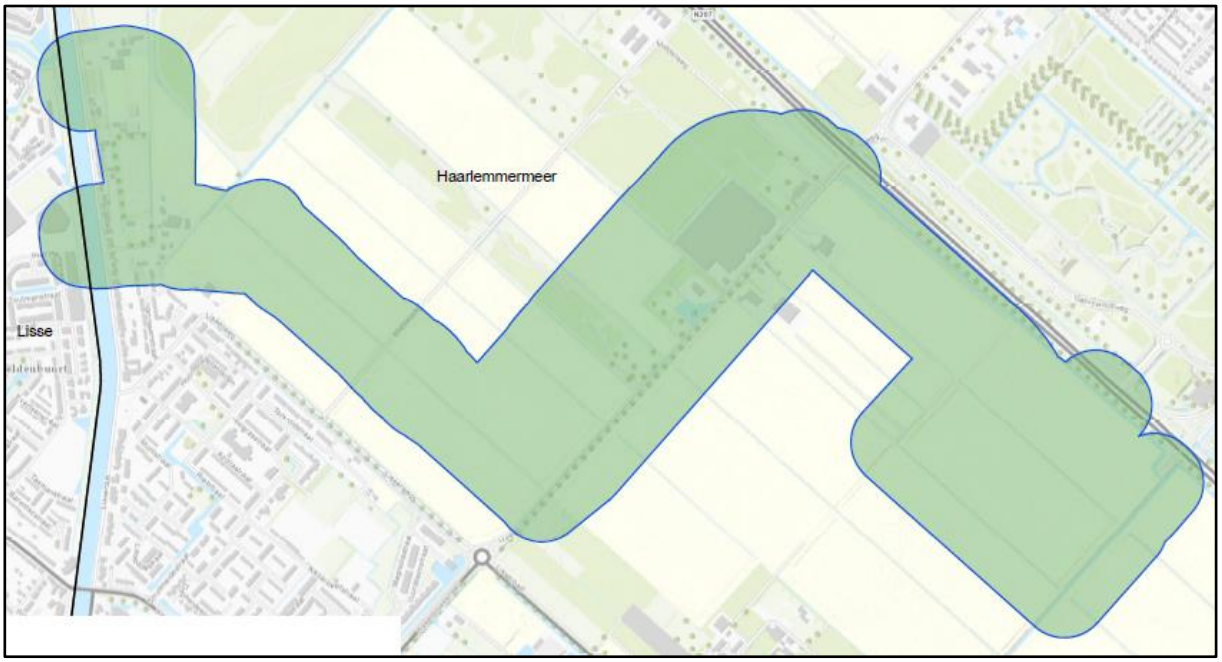
In bijlage 5 zijn de onderzoeksopzet, de gebruikte methodiek en de uitgesloten bronnen omschreven. Tevens is daar vermeld welke deskundigen bij het onderzoek betrokken waren en op welke wijze.

Conclusies en aanbevelingen van het onderzoek

De analyse van het bronnenmateriaal uit de inventarisatie heeft tot de conclusie geleid dat er geen explosieven (meer) in het onderzoeksgebied te verwachten zijn. Het onderzoeksgebied is daarmee onverdacht gebied.

Op de volgende pagina is een uitsnede van de Bodembelastingkaart OO Compleet weergegeven. In bijlage 1 is de kaart in hoge resolutie terug te vinden.

[1] Per 1 januari 2021 is het WSCS-OCE vervangen door het CS-OOO ("Certificatieschema voor het Opsporen van Ontplofbare Oorlogsresten"). Daarin zijn geen richtlijnen t.a.v. Vooronderzoeken naar explosieven opgenomen. Daarvoor in de plaats is er het certificatieschema CS-VROO ("Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten") gekomen, waarin richtlijnen voor de uitvoering van Vooronderzoeken naar de aanwezigheid van explosieven uiteengezet zijn.



Uitsnede uit bijlage 1 (Bodembelastingkaart OO Conflictperiode). De blauwe contour geeft de grens van het onderzoeksgebied weer, groen geeft aan dat het gebied onverdacht is.

Aanbevelingen

Grondroerende werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied kunnen op reguliere wijze worden uitgevoerd.

Opgemerkt dient te worden dat indien er tijdens de geplande werkzaamheden onverhoopt toch explosieven worden aangetroffen dit een contra-indicatie betreft waardoor de uitgangspunten mogelijk lokaal dienen te worden bijgesteld.

Leeswijzer

In onderhavige rapportage is informatie op de volgende plekken terug te vinden:

Achtergrond van het onderzoek

In hoofdstuk 1 zijn achtergrond en het projectdoel van het onderzoek omschreven.

Onderzoeksgebied

In hoofdstuk 2 is het onderzoeksgebied omschreven. Hiertoe behoren een omschrijving en een weergave ervan in een kleine topografische kaart. In bijlage 1 is een topografische kaart met het onderzoeksgebied weergegeven in hoge resolutie.

Aanbevelingen

De aanbevelingen op basis van het onderzoek zijn verwoord in bovenstaande managementsamenvatting en in hoofdstuk 5.

Conclusies

De conclusies van het onderzoek zijn verwoord in bovenstaande managementsamenvatting en weergegeven in de Bodembelastingkaart OO in bijlage 1, waarbij de groene kleur het onverdachte gebied voorstelt. Tevens is per gevonden gebeurtenis/oorlogshandeling de conclusie in de tabellen in bijlage 3 vermeld.

Gevonden bronnenmateriaal en analyse

Het gevonden relevante bronnenmateriaal, waarop de conclusies zijn gebaseerd, is in tabellen in bijlage 3 weergegeven. Per gebeurtenis/oorlogshandeling is daarbij een analyse verwoord met bijbehorende conclusies.

Geraadpleegde bronnen

De geraadpleegde bronnen zijn in hoofdstuk 3 vermeld. Hierbij is van elke bron een omschrijving weergegeven, de betrouwbaarheid ervan en zijn de geraadpleegde stukken vermeld. Indien er relevante informatie is aangetroffen, is die in de gebeurtenissenlijst in bijlage 3 uitgewerkt.

1 HET ONDERZOEK

Royal HaskoningDHV ("opdrachtgever") heeft T&A Survey ("T&A") op 7 maart 2024 schriftelijk opdracht verleend voor het uitvoeren van het Vooronderzoek naar de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten (verder "explosieven" en "OO") ter plaatse van het project 'HOV Noordwijk-Schiphol, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek'.

1.1 AANLEIDING VAN HET VOORONDERZOEK

Ter plaatse van project HOV Noordwijk-Schiphol, tracé Nieuw-Vennep-Lisserbroek, te gemeentes Lisse en Haarlemmermeer, gaan werkzaamheden uitgevoerd worden. In het kader van deze werkzaamheden dient er een Vooronderzoek naar de aanwezigheid van explosieven te worden uitgevoerd. De opdrachtgever wil inzicht verkrijgen in de mogelijke aanwezigheid van explosieven.

Het mogelijk voorkomen van explosieven in de ondergrond houdt over het algemeen in Nederland verband met oorlogshandelingen gedurende de Tweede Wereldoorlog (verder "WOII"). Voorbeelden zijn bombardementen, gevechten (meidagen 1940, bevrijding 1944-1945), verdedigingswerken (mijnenvelden) en dumpingen (achterlaten van munitie bij overgave of terugtrekking). Aangezien eventueel aanwezige explosieven een risico vormen voor de uit te voeren werkzaamheden, is het van belang dat de kans op het aantreffen van explosieven in het onderzoeksgebied onderzocht wordt.

1.2 PROJECTDOEL

Volgens het CS-VROO valt een Vooronderzoek OO uiteen in twee onderdelen, namelijk het Onderzoek Conflictperiode en het Onderzoek na-Conflictperiode. Beiden onderdelen vormen tezamen een Vooronderzoek Compleet en kunnen afzonderlijk en in willekeurige volgorde uitgevoerd worden. Onderhavige rapportage betreft een Onderzoek Conflictperiode. Dat wil niet zeggen dat naoorlogse ontwikkelingen geheel buiten beschouwing zijn gelaten, echter er is slechts oppervlakkig naar gekeken. Alleen indien de naoorlogse ontwikkelingen op basis van deze beperkte informatie eenduidig tot een andere conclusie leiden, zijn ze meegenomen in de analyse, conclusies en afbakening.

Het Vooronderzoek heeft tot doel om te beoordelen of er in het onderzoeksgebied sprake is van aanwijzingen van de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten, en indien deze aanwijzingen er zijn, om het verdachte gebied af te bakenen. Dit gebeurt op basis van verzameld en geanalyseerd (historisch) bronnenmateriaal.

1.3 OPZET VAN HET ONDERZOEK

Het onderzoek is uitgevoerd conform de richtlijnen van het Certificatieschema "Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten" versie 2023-01 ("CS-VROO") dat op 1 november 2023 van kracht is geworden. Tevens zijn de meest recente inzichten ten tijde van de uitvoering van het onderzoek in acht genomen zijn. Daarmee voldoet het tevens aan de richtlijnen zoals opgenomen in het voormalige WerkveldSpecifiek CertificatieSchema Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE).

In bijlage 5 zijn de onderzoeksopzet, de gebruikte methodiek en de uitgesloten bronnen omschreven en de deskundigen, die het onderzoek hebben uitgevoerd, vermeld.

2 HET ONDERZOEKSGEBIED

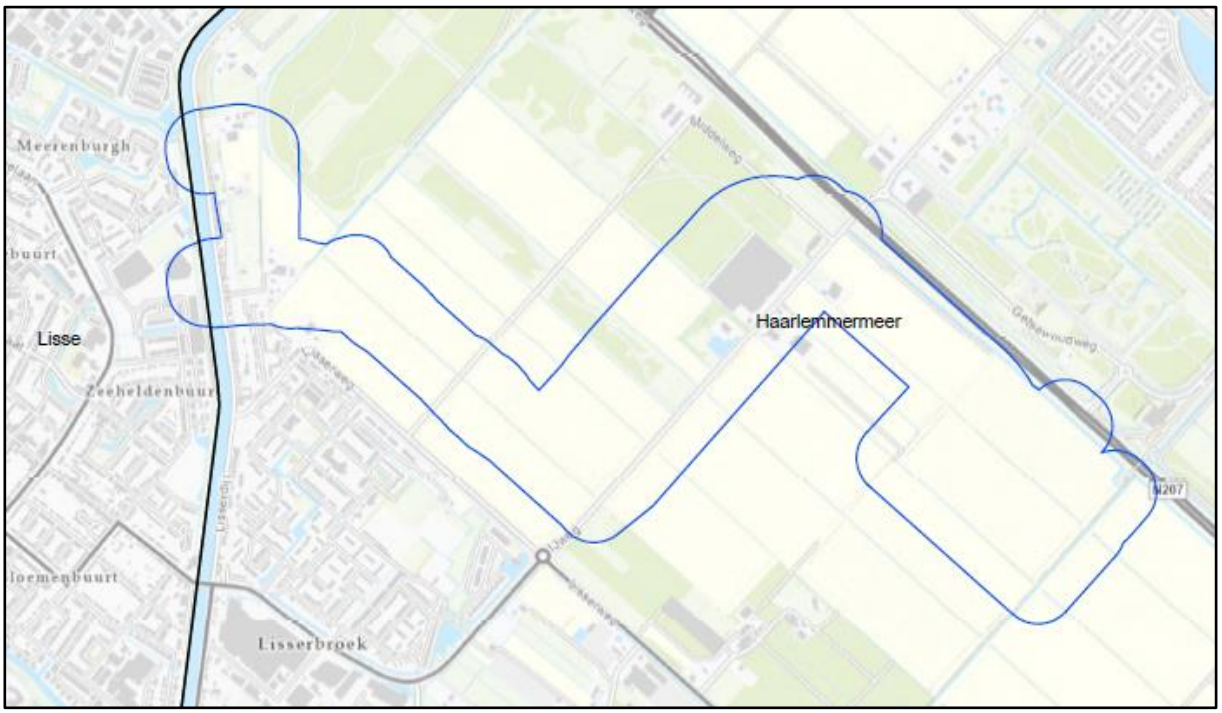
2.1 BEGRENZING ONDERZOEKSGEBIED EN BUFFERZONE

Geografische ligging en grootte onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied betreft het werkgebied van de opdrachtgever plus een zone van 100 meter er omheen. Het onderzoeksgebied betreft een tracé, grotendeels door de weilanden, tussen Nieuw-Vennep-Lisserbroek, te gemeentes Lisse en Haarlemmermeer.

Voor de gemeente Haarlemmermeer is er een gemeentebreed vooronderzoek beschikbaar (T&A Survey, kenmerk GPR5887, versie 10, d.d. 13 december 2022). Voor het deel van het onderzoeksgebied dat binnen deze gemeente valt zijn de resultaten van het gemeentebrede vooronderzoek overgenomen. Deze zijn verwerkt in de bodembelastingkaart van bijlage 1.

Het onderzoeksgebied is inclusief een 10 meter-zone waarbinnen de door werkzaamheden veroorzaakte trillingen effect kunnen hebben op trillingsgevoelige ontstekers van afwerp-munitie. Zie nadere toelichting "invloed van trillingen op explosieven" in hoofdstuk 7).



Figuur 2.1-I. Overzichtskaart van het onderzoeksgebied (in blauwe contour weergegeven).

Bodemopbouw

Voor gegevens over de bodemopbouw is de informatie van opdrachtgever gebruikt.

De bodem in het onderzoeksgebied bestaat in het midden en westen voornamelijk uit klei en in het oosten uit zand.

Bufferzone om onderzoeksgebied
Ten behoeve van het Onderzoek Conflictperiode zijn niet alleen de oorlogshandelingen in het onderzoeksgebied geïnventariseerd en geanalyseerd, maar ook dergelijke handelingen die buiten onderzoeksgebied plaatsvonden, maar wel van invloed geweest kunnen zijn op de conclusies. Hierbij zijn de onderstaande (minimale) afstanden gehanteerd:

- 100 meter wordt gehanteerd voor verdedigingswerken (loopgraven, schutterputten, bunkers, (wapenop)stellingen, mijnenvelden, etc.). Dergelijke indicaties kunnen aanleiding zijn explosieven te verwachten binnen korte afstand van de structuur, in de regel tot op maximaal 25 meter. Zelfs met een foutenmarge voor het kunnen plaatsen van de structuur zal dit nooit meer dan circa 50 meter bedragen, waardoor een bufferzone van 100 meter in deze ruimschoots volstaat. NB: Dergelijke structuren kunnen ook aanwijzingen zijn voor overige oorlogshandelingen zoals bombardementen en artilleriebeschietingen. Indien daar sprake van is, wordt de straal voor die betreffende oorlogshandeling gehanteerd en dus een grotere bufferzone dan 100 meter gebruikt.

- 250 meter wordt gehanteerd voor bombardementen, artilleriebeschietingen, raketaanvallen, crashes van vliegtuigen, vernielingen en geruimde explosieven (MMOD en EOD) voor (delen van) locaties die bebouwd waren ten tijde van de betreffende oorlogshandeling. Reden hiervoor is dat bij bebouwde locaties dergelijke meldingen een vrij grote mate van nauwkeurigheid hebben en in de regel de maximale afbakening van een eventueel verdacht gebied beperkt is tot 181 meter vanaf de oorlogshandeling (bij een bombardement met pin point target).

- 500 meter wordt gehanteerd voor dezelfde oorlogshandelingen als hierboven vermeld, maar voor delen buiten de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom is de kans namelijk groter dat eventuele inslagen niet gemeld zijn, bijvoorbeeld omdat alleen de inslagen nabij huizen en wegen vermeld worden, maar niet die in de velden. Zie tevens het laatste punt in deze opsomming.

- 1.500 meter wordt gehanteerd bij ontplofte munitiedepots/treinen, springputten en bij meldingen van doelwitten van bombardementen van de RAF waarbij een coördinaat is gebruikt (wegens beperkte nauwkeurigheid daarvan). Voor de ontplofte munitiedepots/treinen en springputten geldt, dat de spreiding van weggeslingerde explosieven regelmatig in de orde van 900 meter of iets meer plaatsvond, maar niet meer dan circa 1.100 meter. Voor de coördinaten van de RAF geldt dat ze meestal een gebied van een kilometer bij een kilometer representeren. Voor al deze situaties geldt dat een bufferzone van 1.500 meter ruim genoeg is om relevante meldingen aan te treffen.

- Voor alle bovenstaande punten geldt tevens, dat als een bron melding maakt van een oorlogshandeling zonder (nauwkeurige) locatie, maar redelijkerwijs verwacht kan worden dat de locatie in het onderzoeksgebied of binnen de bufferzone geweest kan zijn, deze in de inventarisatie opgenomen wordt. Ook als uit aanvullende informatie wel een nauwkeurige locatie te achterhalen blijkt en de handeling buiten de bufferzone plaatsvond. Hiertoe behoren o.a. meldingen van het Verliesregister, waarbij locaties van de neergekomen vliegtuigen vaak niet nauwkeuriger zijn vermeld dan een nabijgelegen dorp of stad. Ook bij bijvoorbeeld schade door bominslagen, zonder melding van de locatie van de bominslag wordt de melding opgenomen in de inventarisatie.

2.2 INFORMATIE VAN OPDRACHTGEVER

Opdrachtgever heeft onderstaande informatie geleverd aan T&A.

Kaartmateriaal
Opdrachtgever heeft T&A een digitale topografische kaart met RD-coördinaten ter beschikking gesteld. Hierop staat het onderzoeksgebied aangegeven.

Aanwezige informatie over de bodemgesteldheid
Opdrachtgever heeft de informatie beschikbaar gesteld over de bodemopbouw in het onderzoeksgebied, namelijk middels de volgende relevante bronnen:

- Bureaustudie geotechniek HOV Noordwijk-Schiphol, Royal HaskoningDHV, kenmerk BH5788-RHD-ZZ-XX-NT-Z-0022, 6 juli 2021
- RAPPORT HOV Noordwijk-Schiphol, tracédeel tussen Nieuw Vennep en Lisse, Vooronderzoek bodem, Royal HaskoningDHV, kenmerk BH5788-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0021, d.d. 10 november 2023

In §2.1 is deze informatie verwerkt.

Naoorlogse werkzaamheden
Opdrachtgever heeft informatie beschikbaar gesteld over naoorlogse werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied.

2.3 REEDS UITGEVOERDE ONDERZOEKEN

In onderstaande tabel is aangegeven bij welke instanties navraag gedaan is of er in het verleden reeds onderzoek uitgevoerd is naar de aanwezigheid van explosieven in het onderzoeksgebied. In de kolom "bronverwijzing" staat de afkorting die in de chronologische gebeurtenissenlijst in bijlage 3 gebruikt is om naar het betreffende rapport te verwijzen. Opgemerkt wordt dat de reeds eerder door T&A uitgevoerde Vooronderzoeken niet vermeld worden in onderstaande tabel, maar wel gebruikt zijn bij de uitvoering van onderhavig onderzoek. Door T&A uitgevoerde opsporingsonderzoeken zijn wel vermeld.

Opdrachtgever – dhr. T. van der Bruggen per e-mail d.d. 07-03-2024	**Bronverwijzing**
Geen onderzoeken derden geleverd.	N.v.t.
Gemeente Haarlemmermeer	
Historisch Vooronderzoek Explosieven Gemeentebreed historisch vooronderzoek CE Haarlemmermeer uitgezonderd Schiphol, T&A Survey, kenmerk GPR5887, versie 10, d.d. 13 december 2022	T&A Survey GPR5887
Gemeente Lisse – Rene Knaap per e-mail d.d. 28-03-2024	
Geen rapporten derden geleverd.	N.v.t.
ProRail	
Geen infrastructuur van ProRail zichtbaar in het onderzoeksgebied.	N.v.t.
Rijkswaterstaat	
Geen infrastructuur van RWS zichtbaar in het onderzoeksgebied.	N.v.t.
Provincie	
Historisch vooronderzoek naar de aanwezigheid van conventionele explosieven ter plaatse van de Ringvaart van de Haarlemmermeer, T&A Survey, kenmerk GPR1704, d.d. 14 februari 2011	T&A Survey GPR1704
Hoogheemraadschap van Rijnland	
Geen rapporten derden geleverd.	N.v.t.
Via VEO Bommenkaart	
Geen rapporten van derden vermeld die overlap hebben met het onderzoeksgebied.	N.v.t.

T&A heeft de genoemde rapportage(s) doorgenomen op relevante informatie van betrouwbare bronnen. Indien er informatie in stond die niet reeds achterhaald was tijdens de door T&A uitgevoerde inventarisatie, is de achterliggende oorspronkelijke bron geraadpleegd. Waar het niet mogelijk bleek de oorspronkelijke bron te raadplegen, of het rapport als oorspronkelijk bron gezien moet worden (bijvoorbeeld bij een Proces-Verbaal van Oplevering van een opsporingsonderzoek) is de informatie uit het rapport overgenomen en wordt daar naar verwezen in bijlage 3.

3 FASE 1: INVENTARISEREN VAN BRONNENMATERIAAL

Het bronnenmateriaal (literatuur, archiefstukken etc.) wordt bestudeerd op relevante feiten en aanwijzingen die onder meer worden gebruikt voor een goede keuze uit de beschikbare luchtfoto's. Alle betrouwbare bronnen met toegevoegde waarde zijn van belang voor verdere analyse, conclusies en afbakening van (on)verdachte gebieden. In de volgende paragrafen is een overzicht gegeven van de diverse bronnen, die geraadpleegd (kunnen) worden voor een Vooronderzoek. Per paragraaf is de betreffende bron omschreven, met daarin:

- Algemene informatie van de bronnen met een vermelding in hoeverre de bron verplicht of aanvullend is conform het CS-VROO;
- Een toelichting op de betrouwbaarheid van de bron;
- Een overzicht van wat voor onderhavig onderzoek is geraadpleegd, met nadere vermelding van de inventarissen, toegangsnummers e.d. op basis waarvan de bronnen herleidbaar zijn;
- Indien een bron niet is geraadpleegd, of er zijn leemtes in kennis, dan staat dit vermeld;
- De aangetroffen relevante gebeurtenissen zijn niet uitgewerkt in betreffende paragraaf, maar in één chronologisch gebeurtenissenlijst in bijlage 3.



Betrouwbaarheid van de bronnen

Conform de richtlijnen in het CS-VROO dient gerapporteerd te worden hoe de betrouwbaarheid van de gebruikte bronnen is ingeschat. De standaard richtlijnen bij T&A staan vermeld per soort bron in de betreffende paragraaf in onderhavig hoofdstuk. Waar in de rapportage afgeweken wordt van deze interne richtlijn, zal dit in de rapportage vermeld en onderbouwd zijn bij de analyse van het bronnenmateriaal in bijlage 3. Tevens geldt dat gebeurtenissen uit bronnen die T&A betrouwbaar acht, geen bevestiging van een tweede bron nodig hebben ter bevestiging van de gebeurtenis. In de regel zal T&A wel - waar mogelijk - een tweede bron raadplegen, omdat dit kan leiden tot een betere afbakening van een verdacht gebied.

Uitwerking van de bronnen

Op basis van de geraadpleegde bronnen is in bijlage 3 een chronologische gebeurtenissenlijst opgesteld van de relevante gebeurtenissen in (de omgeving van) het onderzoeksgebied gedurende en na WOII. In de betreffende tabel is elke gebeurtenis voorzien van een uniek markeringsnummer en de bronverwijzing. De kolom 'markering' verwijst naar het markeringsnummer, de kolom 'archief' naar het archief waar de informatie vandaan komt, terwijl de kolom 'bronverwijzing' verwijst naar de herkomst van de informatie binnen het gegeven archief.

Markeringsnummers

Elke relevante gebeurtenis is voorzien van een markeringsnummer dat is weergegeven in de overzichtstabel in bijlage 3 en in de gebeurtenissenkaart in bijlage 4.

De toevoeging 'indicatief' bij het markeringsnummer geeft weer dat de melding niet nauwkeurig geplaatst kan worden en dus indicatief in de gebeurtenissenkaart is ingetekend. Een indicatief markeringsnummer kan ook als tekstvlak in de kaart staan. Geen toevoeging geeft aan dat de melding (redelijk) nauwkeurig ingetekend kon worden.

In sommige gevallen blijkt dat een melding zich buiten het onderzoeksgebied bevindt, maar dat één of meerdere bronnen impliceren dat de gebeurtenis wel degelijk in of nabij het onderzoeksgebied plaatsgevonden had of kon hebben. Deze meldingen staan wel in de tabel in bijlage 3, inclusief analyse, maar niet in kaartbijlage 4.

3.1 LITERATUURSTUDIE

De eerste – conform het CS-VROO verplichte - stap in een Vooronderzoek is in de regel het raadplegen van de literatuur.

Onderzoek Conflictperiode

Middels de literatuurstudie is een beeld te verkrijgen van algemene oorlogshandelingen in een gebied, meestal met data van deze gebeurtenissen en soms met zeer relevante details die niet in andere bronnen te vinden zijn. Deze studie levert zodoende een overzicht op van gebeurtenissen op basis waarvan gericht gezocht kan worden in diverse nationale en internationale archiefinstellingen.

Onderzoek na-Conflictperiode

Een literatuurstudie voor een onderzoek na-Conflictperiode levert in de regel weinig relevante informatie op. In tegenstelling tot verhalen over oorlogshandelingen, spreken uiteenzettingen over naoorlogs grondroering niet erg tot de verbeelding. Neemt niet weg dat literatuur enerzijds kan helpen bij het vormen van het totaalbeeld van wat ergens sinds WOII gebeurd is en anderzijds zijn voor sommige zaken zeer fanatieke onderzoekers, die boeken hebben geschreven op basis van uitvoerig onderzoek in archiefstukken en het veld. Zo zijn er velen die onderzoek doen naar bunkers en in kaart brengen of ze nog aanwezig zijn en hoe ze zijn verwijderd indien dat niet zo is. Ook zijn er boeken over bijvoorbeeld de deltawerken, spoorwegen en stations, etc. Degelijke werken kunnen zeer nuttig blijken voor het in kaart brengen van de ontwikkelingen van een locatie sinds WOII. Soms levert het zeer relevante details op, die niet in andere bronnen te vinden zijn. Tevens kan het verwijzingen opleveren, op basis waarvan gericht gezocht kan worden in diverse nationale en internationale archiefinstellingen.



Voor de literatuurstudie bestaat een aantal standaardwerken dat (soms verplicht conform het CS-VROO) geraadpleegd wordt, aangevuld met regionale en plaatselijke literatuur. Deze literatuur is deels in bezit van T&A en wordt aangevuld met literatuur uit de Koninklijke Bibliotheek ("KB"), het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie ("NIOD"), het gemeentearchief en/of plaatselijke bibliotheken en historische verenigingen.

Betrouwbaarheid van de bron

Literatuur voor Vooronderzoek loopt in betrouwbaarheid uiteen van weinig betrouwbaar tot zeer betrouwbaar. Dit komt doordat boeken geschreven kunnen zijn door auteurs met zeer uiteenlopende achtergronden in opleiding, ervaring en motivatie voor het schrijven van het stuk en ook sterk uiteenlopende bronnen gebruikt kunnen hebben. T&A hanteert de volgende richtlijnen om de betrouwbaarheid in te schatten.

Primaire bron van een boek betreft archiefstukken

Voor sommige boeken is uitvoerig archiefonderzoek uitgevoerd en in de betere boeken zijn archiefstukken geciteerd of zijn afdrukken ervan opgenomen. In de regel zijn deze archiefstukken ook ingezien tijdens het archiefonderzoek, maar soms zijn ze niet te achterhalen (zoals de zogenaamde 'gele briefjes' waar in "het spoorwegbedrijf in oorlogstijd" van C. Huurman naar verwezen wordt). Indien T&A de primaire documenten heeft achterhaald, geldt voor de betrouwbaarheid de richtlijn zoals bij de betreffende archiefinstelling omschreven. Als dat niet mogelijk bleek, is beoordeeld wat de betrouwbaarheid is van de primaire bron en hoe deskundig de auteur van het boek is om dat juist te interpreteren en verwoorden in zijn werk. Voorbeelden van werken waarvoor veel archiefstukken zijn gebruikt, zijn het boek van Huurman en het veel gebruikte werk "En nooit was het stil" van G.J. Zwanenburg, dat gebruik heeft gemaakt van de operationele aanvalsgegevens van de RAF en USAAF en stukken uit diverse andere archiefinstellingen.

Geschiedenisboeken van (lokale) amateurs versus gerenommeerde geschiedkundigen

Een van de grote verschillen in betrouwbaarheid van literatuur wordt veroorzaakt door de achtergrond van de betreffende auteur. Boeken van gerenommeerde auteurs als V.E. Nierstrasz, L. de Jong, H. Amersfoort, E.H. Brongers en C. Klep worden als betrouwbaar gezien. Deze boeken zijn gebaseerd op uitvoerig onderzoek in archieven en naslagwerken, interviews met getuigen en een brede kennis van de gebeurtenissen in WOII.[2] De inhoud van boeken van amateurhistorici loopt echter sterk uiteen wat betreft de kwaliteit en betrouwbaarheid. De onderzoeken kunnen nogal summier zijn, bronverwijzingen ontbreken vaak en bij nadere bestudering blijken diverse aspecten van gebeurtenissen door elkaar gehaald. In de regel dienen dergelijke bronnen in de literatuur middels een andere bron bevestigd te worden.

[2] Hierbij moet wel altijd in ogenschouw genomen worden, wanneer de boeken geschreven zijn en wat de bronnen waren, zeker wat betreft de meidagen 1940. Door diverse auteurs zijn voor hun boeken over de meidagen verslagen van de Nederlandse officieren en troepen gebruikt (dit betreft de stukken uit collectie 409 van het NIMH). Hoewel de meesten ervan vlak na de strijd zijn geschreven, is er ook een aantal dat in de jaren na WOII pas geschreven is en daarmee minder nauwkeurig zal zijn. Bovendien zullen de verslagen van de Nederlandse troepen – bewust of onbewust – overdreven zijn in de gebeurtenissen. Dit blijkt uit zaken zoals meldingen van Duitse pantserwagens bij de Grebbeberg (die daar nooit geweest zijn in mei 1940) en uit tegenstrijdigheden die soms optreden tussen het verslag van een verantwoordelijke officier en dat van een soldaat die ook aanwezig was. Veel boeken die net na WOII geschreven zijn, hebben (soms sterk) de neiging de handelingen van het Nederlandse leger en de omvang en kracht van het Duitse leger te overdrijven. Neemt niet weg dat dit soort werken van gerenommeerde auteurs vaak de beste bronnen zijn voor oorlogshandelingen in mei 1940 en bij de bevrijdingsgevechten in 1944/1945.

Dagboeken uit WOII
Meldingen in dagboeken uit WOII worden in de regel als betrouwbaar voor een gebeurtenis gezien, maar niet voor de details omtrent de betreffende gebeurtenis. Hierbij moet rekening gehouden worden met de specifieke melding van het gebeurde, of de auteur van het dagboek dit zelf meemaakte of uit tweede hand vernam en de leeftijd en functie van de auteur. De opgeschreven eigen ervaringen zijn betrouwbaar, omdat ze kort na een gebeurtenis zijn genoteerd. Vaak bevatten ze ook details die in andere bronnen niet vermeld zouden worden. Anderzijds zijn omschreven gebeurtenissen in dagboeken in de regel vaak overdreven en zijn de auteurs vrijwel uitsluitend leken op het gebied van explosieven. Aantallen en soorten explosieven zullen daardoor middels een andere bron bevestigd moeten worden. Wat in dagboeken genoteerd is uit tweede hand is vaak matig betrouwbaar en dient middels tweede bron bevestigd te worden.

Het werk van Eversteijn
In de branche wordt regelmatig het werk "Bombardementen en verongelukte vliegtuigen in de periode 10 mei 1940 – 5 mei 1945" van T. Eversteijn gebruikt. Dit is een niet gepubliceerd werk uit 1990 met een update in 2011, zonder bronvermelding van de erin opgenomen oorlogshandelingen. Van een aantal gebeurtenissen is de achterliggende bron vrij goed te achterhalen. Dat betreffen bronnen, die T&A standaard raadpleegt, waardoor het werk van Eversteijn hier geen enkele toegevoegde waarde heeft m.b.t. deze meldingen. Sterker nog, enkele van die oorspronkelijke bronnen komen regelmatig met correcties en aanvullende informatie, die in Eversteijn dus ontbreken. Van andere meldingen is de bron onduidelijk en wordt de melding in de regel in andere literatuur of archiefstukken aangetroffen. Daarnaast geldt dat de versie van 1990 en 2011 soms sterk van elkaar wisselen, waaruit al blijkt dat er grote fouten en slordigheden in de versie van 1990 stonden. Er is geen reden aan te nemen dat de versie van 2011 veel beter is. Gevolg is dat het betreffende werk geen toegevoegde waarde heeft, omdat de melding soms gedateerd is, meestal middels de oorspronkelijke bron al geraadpleegd is voor het onderzoek en in andere gevallen onduidelijk is wat de oorspronkelijke bron was, waardoor de betrouwbaarheid sterk in twijfel getrokken moet worden. T&A raadpleegt deze bron daarom niet.

Overzichtslijst gebruikte literatuur - Conflictperiode
Voor de literatuurstudie zijn de onderstaande boeken geraadpleegd. In de kolom "bronverwijzing" staat de afkorting die in de gebeurtenissenlijst in bijlage 3 gebruikt is om naar het betreffende boek te verwijzen.

Auteur	Titel	Uitgegeven	Bronverwijzing
Amersfoort, H. e.a.,	Mei 1940, de strijd op Nederlands grondgebied	Den Haag 2005	Amersfoort (2005)
Amsterdam, H. van; Voort, P. van der,	Een bollendorp bezet. Lisse '40-'45	Leiden, 1990	Amsterdam (1990)
Brongers, E.H.,	Inventarisatie uit diverse bronnen van in de meidagen van 1940 Tijdens of door de strijd in Nederland neergeschoten, vernielde Of door vuur beschadigde Duitse vliegtuigen, weergegeven per Provincie of gebied	Wijnandsrade 2008	Brongers (2008)
Foreman, J.	The Fighter Command War Diaries: July 1944 to May 1945	Air Research Publications, 1845, 2004	Foreman (2004)

Auteur	Titel	Uitgegeven	Bronverwijzing
Klep, C. (red.),	De bevrijding van Nederland 1944-1945, oorlog op de flank	Den Haag 1995	Klep (1995)
Korthals Altes, A.,	Luchtgevaar, luchtaanvallen op Nederland 1940-1945	Amsterdam 1984	Korthals Altes (1984)
Molenaar, F.J.	De luchtverdediging in de meidagen 1940 (2 delen)	's-Gravenhage 1970	Molenaar (1970)
NFLA	NFLA-Recovery list	2003	NFLA (2003)
Nierstrasz, V.E., e.a.	De strijd op Nederlands grondgebied tijdens Wereldoorlog II, diverse delen	's-Gravenhage	Nierstrasz
Olivier, E.	'Wat toch een tijd' – Herinneringsdoek Lissense Oorlogsslachtoffers 1940-1945	Lisse, 2005	Olivier (2005)
Pater, de B.C., Schoenmaker, B., e.a.	De Grote Atlas van Nederland 1930-1950	Utrecht 2011	Pater (2011)
Rijnhout, B.,	De verloren strijd: een fotografisch overzicht van de massale Duitse luchtinvasie in de meidagen van 1940	Breda 1982	Rijnhout (1982)
Studiegroep luchtoorlog 1939-1945	Verliesregister		Verliesregister NIMH
Veenstra, S.L.,	In de schaduw van de glorie: overzicht van vliegtuigbergingen in Nederland: 1960-1977	Zutphen 1992	Veenstra (1992)
Zwanenburg, G.J.,	En nooit was het stil… Kroniek van een luchtoorlog – delen I en II	z.p., z.j.	Zwanenburg (z.j.)

Overzichtslijst gebruikte literatuur – na-Conflictperiode

Niet van toepassing: Onderhavig onderzoek betreft een Onderzoek Conflictperiode.

Leemte in kennis:

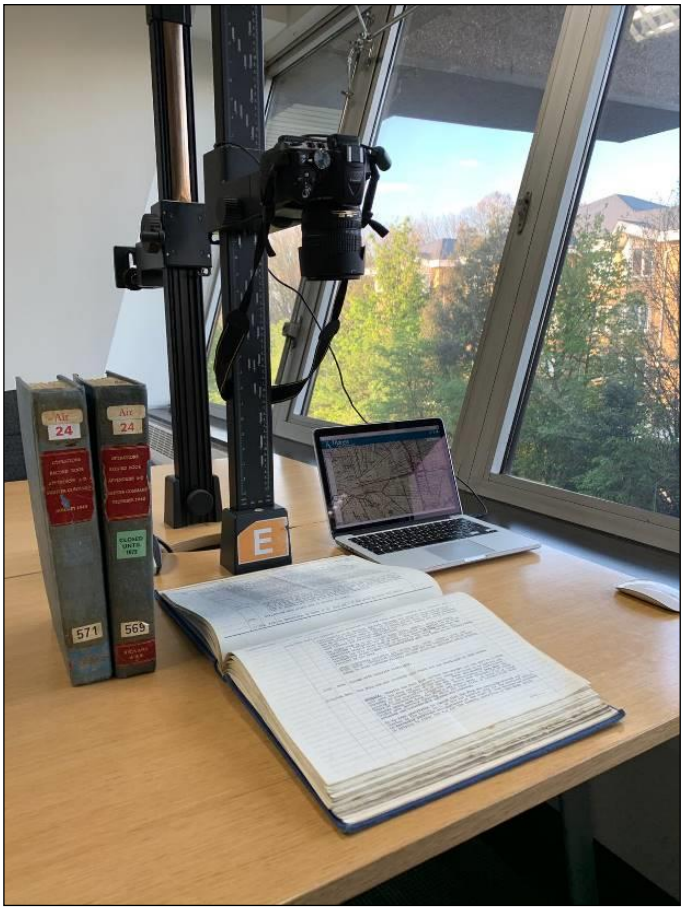
- Geen.

Uitwerking van de literatuur

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2 ARCHIEFONDERZOEK

Archiefstukken zijn de meest belangrijke informatiebron voor een Vooronderzoek. Ze hebben doorgaans de meest accurate en betrouwbare gegevens die voor een onderzoek nodig zijn, omdat het vaak primaire bronnen betreffen waarvoor de informatie is vastgelegd korte tijd nadat een gebeurtenis plaatsvond. De stukken bestaan onder meer uit processen-verbaal en dagrapporten, maar soms ook uit foto's van oorlogsvoorvallen en militaire verslagen waarin planning en uitvoering alsmede resultaten en gebruikte explosieven zijn vastgelegd.



Archiefstukken voor Vooronderzoek liggen in verschillende archieven in Nederland en in enkele buitenlandse archiefinstellingen. Aan hand van de richtlijnen in het CS-VROO en door de onderzoeker is bepaald welke archieven geraadpleegd dienen te worden voor het onderzoek en of de aangetroffen informatie relevant is of niet. Per archief is een inventarisatie opgemaakt van de dossiers waarin relevante informatie verwacht mag worden. Deze dossiers zijn ingezien en de inhoud is beoordeeld op relevantie. In bijlage 5 is meer specifiek per archief aangegeven op welke wijze deze is geraadpleegd.

Een stuk is niet relevant indien het geen indicaties of contra-indicaties voor de mogelijke aanwezigheid van explosieven in het onderzoeksgebied of de directe nabijheid ervan bevat. De geraadpleegde inventarissen, toegangsnummers en stukken zijn per archief in overzichtstabellen weergegeven in de volgende paragrafen bij de betreffende archiefinstelling. Voor al deze archieven geldt, dat in de laatste kolom van de tabel van de inventarisatie is aangegeven of een inventaris als relevant is beschouwd. Indien de stukken niet als relevant werden beschouwd, dan is middels een nummer aangeduid waarom een inventaris niet relevant is bevonden.

De vermelde nummers in de kolom 'relevant' van de tabel van de inventarisatie van elk archief staan voor het volgende:

1. De in de stukken gemelde gebeurtenissen zijn te ver van het onderzoeksgebied om relevant te zijn;
2. De stukken melden geen (aan) explosieven (gerelateerde gebeurtenissen);
3. De stukken melden geen relevante naoorlogse werkzaamheden;
4. De stukken missen in het archief.

De relevante stukken zijn verder uitgewerkt en geanalyseerd in de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.1 Gemeentearchief

Archiefstukken uit gemeentearchieven bevatten in de regel de meest gedetailleerde en betrouwbare informatie voor oorlogshandelingen in de gemeente, getroffen locaties, afhandelingen betreffende het zoeken en/of ruimen van explosieven en naoorlogse werkzaamheden. Meestal zijn deze stukken in een lokaal gemeentearchief terug te vinden, maar in andere gevallen liggen dergelijke stukken in regionale of provinciale archieven. Bij het raadplegen van het gemeentelijk archief worden conform het CS-VROO ten minste stukken van de luchtbeschermingsdienst, de stukken over aangetroffen/geruimde explosieven en oorlogsschaderapporten geraadpleegd. Tevens is bij de gemeente nagevraagd of er in het verleden reeds onderzoeken zijn uitgevoerd naar de aanwezigheid van explosieven.

Betrouwbaarheid van de bron

Archiefstukken uit het gemeentearchief zijn in de regel betrouwbaar, hoewel dit iets kan verschillen per soort archiefstuk.

Processen-verbaal van de Luchtbeschermingsdienst (LBD), politie en brandweer

Processen-verbaal van de LBD, politie en brandweer zijn betrouwbare weergaven van de situatie zoals waargenomen tijdens en/of na een gebeurtenis. Ze zijn meestal opgesteld kort na een gebeurtenis en op basis van waarnemingen van de verbalisant of directe medewerkers en betreffen in de regel objectieve constateringen, zonder overdrijving van feiten in eigen belang. Deze stukken worden betrouwbaar geacht betreffende het plaatsvinden van een gebeurtenis, de betroffen locatie(s), de afhandeling van de gebeurtenis door de autoriteiten en andere zaken die betrouwbaar vanuit de positie van de verbalisant konden worden bepaald. Hieronder valt dus bijvoorbeeld wel het aantal bommen dat ontplofte, maar meestal niet het aantal afgeworpen bommen, aangezien dit zelden betrouwbaar waargenomen kon worden.

Stukken betreffende aangetroffen/geruimde explosieven

Deze stukken worden als betrouwbaar gezien aangezien deze stukken meestal zijn opgesteld kort na het aantreffen/ruimen van de explosieven en op basis van waarnemingen van de verbalisant of directe medewerkers en betreffen in de regel objectieve constateringen, zonder overdrijving van feiten in eigen belang.

Oorlogsschaderapporten

De betrouwbaarheid van oorlogsschaderapporten is wisselend, maar over het algemeen redelijk betrouwbaar. De ervaring leert dat bij schaderapporten twee belangrijke factoren meespelen voor de betrouwbaarheid van de melding. Ten eerste de melder van de schade. Indien de schade is geconstateerd door de LBD, politie of brandweer, kan gesteld worden dat het een betrouwbare melding betreft. Bij een schadeclaim van de eigenaar bestaat de kans echter dat er sprake is van fraude. Een tweede factor die meespeelt is de datum van de melding ten opzichte van de datum van de gebeurtenis. Meldingen van maanden of jaren na de gebeurtenis melden vaak de verkeerde datum en/of oorzaak van de schade. Indien schademelding door de eigenaar is gedaan en/of van lang na de gebeurtenis is, dient de melding bij voorkeur door een tweede bron bevestigd te worden, of wordt onderbouwd waarom de melding als (on)betrouwbaar wordt gezien.

Stukken over naoorlogse grondroering
De betrouwbaarheid voor stukken over naoorlogse grondroering kan sterk verschillen. Ten aanzien van stukken van bestekken geldt dat zeker ook. Men legt in dergelijke stukken in de regel precies vast waar, wat moet gebeuren, hoe het eindproduct moet zijn, welke materialen gebruikt moeten worden, etc. Bovendien bevatten ze vaak exacte tekeningen van de gewenst eindsituatie, soms met daarin weergegeven de situatie voorafgaand aan de werkzaamheden. Er zijn echter ook beperkingen. Zo zijn lang niet alle bestekken bewaard gebleven, of terug te vinden. Bovendien zijn, met name in oudere bestekken, details over werkwijze niet vermeld of ter keuze gelaten aan de uitvoerende partij. Daardoor is vaak niet inzichtelijk welk graafprofiel gehanteerd is, of hoe men het terrein bouwrijp heeft gemaakt.

Overzichtslijst geraadpleegde gemeentearchieven en inventarissen

Archief huidige gemeente Lisse
De archiefstukken van deze gemeente liggen in het Erfgoed Leiden en Omstreken. Hiervan zijn de volgende archieven geraadpleegd:

0761 - Gemeente archief Lisse, 1486 - 1941		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
	Geen relevante inventarissen	

0762 - Gemeente archief Lisse, 1942 - 1995		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
346	Stukken over vergoeding oorlogsschade aan gemeente-eigendommen, 1943-1956	Nee, 2
1910	Stukken betreffende huisnummering, 1960-1972	*
2283	Verordeningen betreffende de gemeenteveldwachters, 1932-1946	Nee, 2
2305	Brandweerrapporten '41-'63	Nee, 1
2415	Bodemonderzoek Stationsweg, 1948-1989	Nee, 2
2417	Bodemonderzoek Loosterweg-Noord, 1984-1986.	Nee, 2
2419	Bodemonderzoek Loosterweg-Zuid, 1984-1986.	Nee, 2
2449	Stukken betreffende spoorbruggen, 1950-1961	Nee, 2
2904	Stukken betreffende inventarisatie oorlogsschade, 1944-1945	Nee, 4
2908	Stukken betreffende de bezettingsschade, 1942-1959. Algemeen, 1942-1955	Nee, 2
2909	Stukken betreffende de bezettingsschade, 1942-1959. Inventarisatie, 1944-1945.	Nee, 2
2910-2920	Stukken betreffende bezettingsschade 1942-1959. 2910 Bijzondere Scholen, 1948-1955. 2911 R.K. Meisjesschool Lisse, 1946-1956. 2912 R.K. School De Engel, 1946-1956. 2913 Patronaatsgebouw H. Agatha, 1951-1955. 2914 R.K. Jongensschool Lisse, 1942-1947. 2915 N.H. School, 1942-1956. 2916 Geref. School, 1945-1955. 2917 O.L. School, 1942-1954. 2918 Agrarische bezettingsschade, 1942-1948. 2919 Geallieerde bezettingsschade, 1945-1947. 2920 Vergoeding aan de particulieren, 1942-1959.	Ja
3503	Stukken betreffende de luchtbescherming van de gemeente, 1939-1946.	Nee, 2
3504	Burgerslachtoffers oorlogsgeweld, 1940-1968	Ja
3516	Stukken betreffende het Militair Gezag, 1945-1952.	Nee, 2
3517	Stukken betreffende opruiming mijnen en bunkers '45- '52	Ja
3520	Stukken betreffende een neergestorte Amerikaanse bommenwerper, 1986-1991.	Nee, 4

0762 - Gemeente archief Lisse, 1942 - 1995		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
4438	Dienst openbare werken Lisse: tekening van de bominslag op 1 november 1940 op de hoek van de Broekweg-Kanaalstraat, 1940	Ja

* Gebruikt wanneer nodig en mogelijk.

Bij de gemeente is navraag gedaan m.b.t. de beschikbaarheid van reeds uitgevoerde explosievenonderzoeken. Zie §2.3 voor de resultaten hiervan.

Gebruikte zoektermen

Bij het raadplegen van onderhavig archief is onder andere gebruik gemaakt van de zoektermen zoals in bijlage 5 opgesomd.

Stukken na-Conflictperiode

Dit archief is niet geraadpleegd met betrekking tot stukken aangaande de na-Conflictperiode, aangezien onderhavig onderzoek een Onderzoek Conflictperiode betreft.

Leemte in kennis gemeentearchief

- Er zijn geen rapporten van de luchtbeschermingsdienst aangetroffen;
- Het merendeel van het archief uit de periode '40-'45 is volgens de archivaris verloren gegaan. Daarnaast zijn er een aantal stukken die wel in het inventaris worden vermeld maar die in werkelijkheid niet te vinden zijn.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.2 Provinciaal archief

Archiefstukken uit provinciale archieven bevatten in de regel betrouwbare informatie voor gebeurtenissen die provinciale eigendommen zoals provinciale wegen, watergangen en bruggen (be)troffen. Tevens werden diverse zaken na de bevrijding geregeld op provinciaal niveau, zoals het ruimen van explosieven en de wederopbouw. Meer uitzonderlijk zijn er meldingen over bominslagen e.d. aan te treffen, echter dat betreft in de regel informatie die in stukken van het gemeentearchief ook uitvoerig omschreven zijn, kopieën daarvan, of samenvattingen waar de details juist ontbreken.

Bij het raadplegen van het provinciaal archief worden conform het CS-VROO ten minste stukken van de luchtbeschermingsdienst, de stukken over aangetroffen/geruimde explosieven en oorlogsschaderapporten geraadpleegd. Bij het provinciaal archief worden aanvullend de relevante archieven van het Militair Gezag geraadpleegd.

Betrouwbaarheid van de bron

Archiefstukken uit het provinciaal archief zijn in de regel betrouwbaar, hoewel dit iets kan verschillen per soort archiefstuk. De betrouwbaarheid komt overeen met de stukken uit het gemeentearchief (zie §3.2.1).

Overzichtslijst geraadpleegde provinciale archieven en inventarissen

Provinciaal archief Zuid-Holland

De archiefstukken van provincie Zuid-Holland liggen in het Nationaal Archief te Den Haag. Hiervan zijn de volgende archieven geraadpleegd:

2.02.20 - KdK, 1946-1975		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
13162-13181	Lijsten van wetten, Koninklijke besluiten en kabinetsbrieven vanaf 1956	Nee, 2

2.04.53.15 - Isp. Bescherming Bevolking Luchtaanvallen		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
39	Commissaris der Koningin in de provincie Zuid-Holland, nrs. 18.3.2 - 18.3.51	Nee, 1
76	Meldingen en processen -verbaal ontvangen van gemeenten over geallieerde luchtactiviteiten 1940-1941: Zuid-Holland	Nee, 1

2.13.25 Inventaris van het archief van het Militair Gezag, (1939) 1943-1946 (1956)		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
218	Luchtfoto van Rotterdam (inclusief het in 1940 gebombardeerde gedeelte) [6-4-0], c. 1942	Nee, 1
491	Stukken betreffende de bemiddeling bij de vernietiging van Duitse munitie en ander oorlogsmateriaal, 1945	Nee, 1

2.13.137 Inventaris van de archieven van de Ordedienst en de Binnenlandse Strijdkrachten, en Afwikkelingsbureau, 1941-1956		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
206	Voorlopig rapport vliegende bommen en raketten, met bijlagen, en aanvullingen op dit rapport, 1944-1945 1944-1945	Nee, 1
221	Inzake mijnen, 1944-1945 1944-1945	Nee, 1

2.13.161 Inventaris van de archieven van de garnizoenscommando's in Zuid-Holland van het Ministerie van Defensie, 1890-1974		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
211	Foto's van de Moerdijkbruggen en de brug bij Alblasserdam. 1945	Nee, 1

2.16.49 Inventaris van het archief van het Ministerie van Waterstaat: Directie van de Waterstaat: Kabinet, 1930-1950		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
37	Brief van de Directie Zuid-Holland inzake een bominslag op het oostelijk havenhoofd van de tramweghaven te Hellevoetsluis. feb. 1941	Nee, 1
90	Stukken betreffende het leggen van grondmijnen door het Ministerie van Defensie in de buitentoeleidingskanalen te IJmuiden en de invloed daarvan op de toelaatbare diepgang van schepen. jan.-mei 1940	Nee, 2
93	Stukken betreffende beschouwingen omtrent het gevaar voor oorlogsschade aan de bemalingsinstallatie van de Wieringermeer. apr.-juni 1940	Nee, 2

3.02.20.02 - Prov. Staten Zuid-Holland		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
545	Provinciaal verslag, 1940	Nee, 2
546	Provinciaal verslag, 1941-1945	Nee, 2

3.02.27 - Prov. Waterstaat ZH		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
27	Inventarisatie van oorlogsschade aan provinciale eigendommen, 1945-1966: 1945-1951	Nee, 1
28	Inventarisatie van oorlogsschade aan provinciale eigendommen, 1945-1966: 1953-1966	Nee, 1
758	Onderzoeken naar de aanwezigheid van niet-geëxplodeerde vliegtuigbommen te Hazerswoude door de Hulpverleningsdienst van het Ministerie van Binnenlandse Zaken ten bate van diverse uit te voeren werkzaamheden, 1952	Nee, 1
809	Herstellen van oorlogsschade aan en opruimen van voormalige Duitse verdedigingswerken in de duinen, 1947-1950	Nee, 1
819	Opruiming van betonbunkers, 1953 - Staande langs de buitendijk van de Westerse Polder en van Torensteenpolder in de Hoeksche Waard te Numansdorp, volgens overeenkomst T/1953, 1953	Nee, 1
820	Opruiming van betonbunkers, 1953 - Staande langs de buitendijk van de Eendragtspolder in de Hoekse Waard te Goudswaard en Zuid-Beijerland, volgens overeenkomst S/1953, 1953	Nee, 1
1022	Oorlogsschade, 1940 - 1946, 1939-1950, z.d (*)	Nee, 1
1025	Oorlogsschade, 1945 - 1950, 1939-1950, z.d (*)	Nee, 2

3.02.27.01 - Prov. Bestuur Zuid-Holland 1850-1945		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
489-540	Gedeputeerde Staten, registers van net-notulen mei 1940 –mei 1945	Nee, 2
5057-5066	Commissaris des Konings/der Koningin, 1940-1945	Nee, 2

3.02.42 - Kabinet CdK ZH		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
213	Opruimactie's van V1-bommen en munitie, 1975-1982: 1975-1978	Nee, 1
214	Opruimactie's van V1-bommen en munitie, 1975-1982: 1979-1980	Nee, 1
215	Opruimactie's van V1-bommen en munitie, 1975-1982: 1981-1982	Nee, 1
902	Opruiming van munitie, mijnen en andere projectielen. 1945	Nee, 1

3.07.11 - Rijkswaterstaat ZH		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
784	Stukken betreffende het herstel van brandschade en oorlogsschade aan het bedieningshuis van de Barendrechtsebrug over de Oude Maas, 1942-1947	Nee, 1

3.09.34 - Militair Gezag ZH		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
43	Stukken betreffende de opsporing en opruiming van mijnen, bommen, munitie en andere explosieven, 1945	Nee, 1
65	Stukken betreffende het verzamelen van gegevens over beschadigde of vernielde bruggen, 1945	Nee, 2
146	Stukken betreffende de opsporing en opruiming van mijnen, bommen, munitie en andere explosieven, 1945	Nee, 1
147	Stukken betreffende het onderzoek naar verongelukte geallieerde vliegtuigen en hun bemanningen en de berging van vliegtuigwrakken, 1945	Nee, 1
231	Stukken betreffende de opruiming van mijnen, munitie en andere explosieven, 1945	Nee, 1
282	Stukken betreffende het in kaart brengen van mijnenvelden en het opruimen van explosieven, 1945	Nee, 1
361	Stukken betreffende de opsporing en opruiming van mijnen, bommen, springstof en andere explosieven, 1945	Nee, 1
465	Stukken betreffende de opsporing en opruiming van mijnen, bommen, springstof en andere explosieven, 1945	Nee, 1
529	Stukken betreffende de opruiming van mijnen, munitie en andere explosieven, 1945	Nee, 1
575	Stukken betreffende de opruiming van mijnen, munitie en andere explosieven, 1945	Nee, 1

3.21.08 Inventaris van het archief van de Gecommitteerden en Rentmeesters Vlastienden, Dijken, Gorzen, Rietvelden en Schaftgelden van Goudswaard genaamd de Korendijk, 1705-1949		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstukken**	**Relevant**
32	Stukken betreffende geleden oorlogsschade. 1940-1948	Nee, 2
33	Stukken betreffende gelegen oorlogsschade aan en verkoop van aanplant in de Vlastienden. 1941-1949	Nee, 2

Gebruikte zoektermen

Bij het raadplegen van onderhavig archief is onder andere gebruik gemaakt van de zoektermen zoals in bijlage 5 opgesomd.

Stukken na-Conflictperiode

Dit archief is niet geraadpleegd met betrekking tot stukken aangaande de na-Conflictperiode, aangezien onderhavig onderzoek een Onderzoek Conflictperiode betreft.

Leemte in kennis provinciaal archief

- Geen.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Er zijn in het provinciaal archief geen relevante gebeurtenissen aangetroffen.

3.2.3 Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie

Het Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie ("NIOD") is een kennis- en informatiecentrum over oorlog en bevat diverse (dag)boeken en archiefstukken over WOII. Conform het CS-VROO dienen hiervan de volgende collecties geraadpleegd te worden:

- Collectie 216K - Departement van Justitie
- Collectie 077 - Generalkommissariat für das Sicherheitswesen - Höhere SS- und Polizeiführer Nord-West

Betrouwbaarheid van de bron

Archiefstukken uit collectie 216K betreffen in de regel vergelijkbare stukken als die uit het gemeentearchief. Indien dit het geval is en de verbalisant van het archiefstuk iemand betrof die op locatie is geweest of een directe medewerker betrof van degene die op locatie is geweest, dan geldt hetzelfde als gesteld is voor de betrouwbaarheid van de archiefstukken uit het gemeentearchief.

Voor collectie 077 is dit echter niet het geval; deze collectie bevat samenvattende rapporten, die gebaseerd zijn op de originele rapporten, telegrammen of een telefoonbericht. Hierbij bestaat de kans op fouten bij het overnemen en samenvatten van informatie. Deze archiefstukken rapporteren dus niet uit eerste hand en daarom worden de details (aantallen explosieven, exacte locaties, e.d.) als minder betrouwbaar gezien, maar de gebeurtenis zelf wel als betrouwbaar. Het verdient de voorkeur om bevestiging van de details middels een tweede bron te verkrijgen.

Overzichtslijst geraadpleegde collecties en inventarissen van het NIOD

Toegangsnummer 077 - Collectie Generalkommissariat für das Sicherheitswesen - Höhere SS- und Polizeiführer Nord-West		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
518	Verslagen van de Befehlshaber der Ordnungspolizei betreffende de luchtaanvallen op Nederlands grondgebied van 21 tot en met 27 augustus 1940	Nee, 1
993	Verslagen betreffende geallieerde luchtaanvallen op bewapeningsbedrijven in Hengelo en de gasfabriek in Rotterdam, 1942-1943	Nee, 1
1328	Dagberichten van de Befehlshaber der Ordnungspolizei Den Haag betreffende vijandelijke luchtaanvallen, 1940-1941	Ja
1332	Stukken betreffende vijandelijke luchtaanvallen, landingen van vijandelijke vliegeniers, het vinden van versperringsballons, het werpen van springstoffen en het gebruik van sabotagematerialen, 1940-1943	Nee, 1
1759	Berichtgevingen betreffende neergekomen vliegtuigen, 1943	Nee, 1
1855	Telegrammen van de marechaussee regio Rotterdam aan het 3. Polizeibataillon over bominslagen en delicten, 27-30 november 1944	Nee, 1

Toegangsnummer 216K - Collectie Departement van Justitie		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
179	Ingekomen en minuten van uitgegane stukken, 16-12-1942 – 21-11-1944	Nee, 1
180	Rapporten van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politiekorpsen en de Marechaussee inzake het geven van het sein luchtalarm, het neerstorten van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen en de vondst van niet-ontplofte explosieven, 23 juni 1943 - 28 april 1944	Nee, 1
181	Processen-verbaal van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politie en Marechaussee met betrekking tot vijandelijke vliegtuigen, bomaanvallen en ontploffingen in verschillende gemeenten: Aalsmeer-Apeldoorn	Nee, 1

Toegangsnummer 216K - Collectie Departement van Justitie		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
182	Processen-verbaal van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politie en Marechaussee met betrekking tot vijandelijke vliegtuigen, bomaanvallen en ontploffingen in verschillende gemeenten: Arcen-Arnhem	Nee, 1
183	Processen-verbaal van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politie en Marechaussee met betrekking tot vijandelijke vliegtuigen, bomaanvallen en ontploffingen in verschillende gemeenten: Baarn-Burgh	Nee, 1
184	Processen-verbaal van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politie en Marechaussee met betrekking tot vijandelijke vliegtuigen, bomaanvallen en ontploffingen in verschillende gemeenten: Capelle a/d Ijssel - Dwingeloo	Nee, 1
185	Processen-verbaal van de plaatselijke luchtbeschermingsdiensten, politie en Marechaussee met betrekking tot vijandelijke vliegtuigen, bomaanvallen en ontploffingen in verschillende gemeenten: Echt-Zwolle	Nee, 1
186	Meldingen van verschillende gemeenten betreffende ongevallen, beschietingen, bombardementen en het afwerpen van (lege) benzinetanks door vliegtuigen	Nee, 1
188	Meldingen van luchtalarm in de provincies Gelderland en Overijssel, 18 september 1944 - 16 januari 1945	Nee, 1
844	Rapport van de Marechaussee Clinge aan de hoofdinspecteur van de Luchtbescherming inzake het neerstorten van een vliegtuig, 3-5 januari 1944	Nee, 1

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.4 Nederlands Instituut voor Militaire Historie

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie ("NIMH") is een gespecialiseerd kennis- en onderzoekscentrum op het gebied van de Nederlandse militaire geschiedenis en beschikt onder andere over de volgende collecties:

- Collectie 409 "Gevechtsverslagen en rapporten mei 1940"
- Collectie 575 "Duitse verdedigingswerken in Nederland en rapporten van het Bureau Inlichtingen te Londen (1940-1945)"
- Collectie 708 "Luchtoorlog 1940-1945"
- Collectie 709 "Collectie De Bruin"
- Collectie 801 "Bergingen"

Collectie 409
Deze collectie bevat gevechtsverslagen en rapporten van de Nederlandse strijdkrachten van de meidagen van 1940. Deze verslagen zijn grotendeels korte tijd na deze gevechten opgesteld aan hand van betrokkenen bij de strijd. Voor oorlogshandelingen in de meidagen zijn deze verslagen de meest betrouwbare bron. Tevens is deze bron uitvoerig gebruikt in de literatuur over de strijd in mei 1940: o.a. de werken van V.E. Nierstrasz, L. de Jong, H. Amersfoort en E.H. Brongers zijn hierop gebaseerd. Conform het CS-VROO dient collectie 409 geraadpleegd te worden indien uit andere bronnen blijkt dat er indicaties zijn dat grondgevechten hebben plaatsgevonden in de periode mei 1940.

Tevens bevat deze collectie stukken over vliegbewegingen en luchtaanvallen in de periode van 10 t/m 15 mei 1940 (inventaris 540091). Deze zijn opgetekend door Nederlandse luchtwachtposten, die door het hele land heen gevestigd waren. Als gevolg van de Duitse opmars moesten verschillende posten hun werkzaamheden staken als gevolg van het feit dat zij binnen bezet gebied terechtkwamen.

Collectie 575
Deze collectie bevat door het verzet opgestelde rapporten en kaarten van Duitse verdedigingswerken in Nederland en rapporten van het Bureau Inlichtingen te Londen. De collectie dient altijd geraadpleegd te worden conform het CS-VROO.

Collectie 708
De collectie Luchtoorlog 1940-1945 kent zijn oorsprong binnen de gerubriceerde documentatiecollecties van de voormalige Sectie Luchtmacht Historie (SLH) die nu een onderdeel vormen van het NIMH. De collectie bestaat onder andere uit verslagen, rapporten, publicaties, oorlogsdagboeken en verlieslijsten aangaande de militaire luchtvaart aan zowel de Duitse als de Geallieerde zijde ten tijde van WOII.

Collectie 709
De inhoud van deze collectie bestaat in hoofdzaak uit kopieën van allerlei onderwerpen, veelal afkomstig uit The National Archives in Londen. Daarnaast maken ook boeken, tekeningen, correspondentie, krantenknipsels, kaarten en foto's deel uit van de collectie.

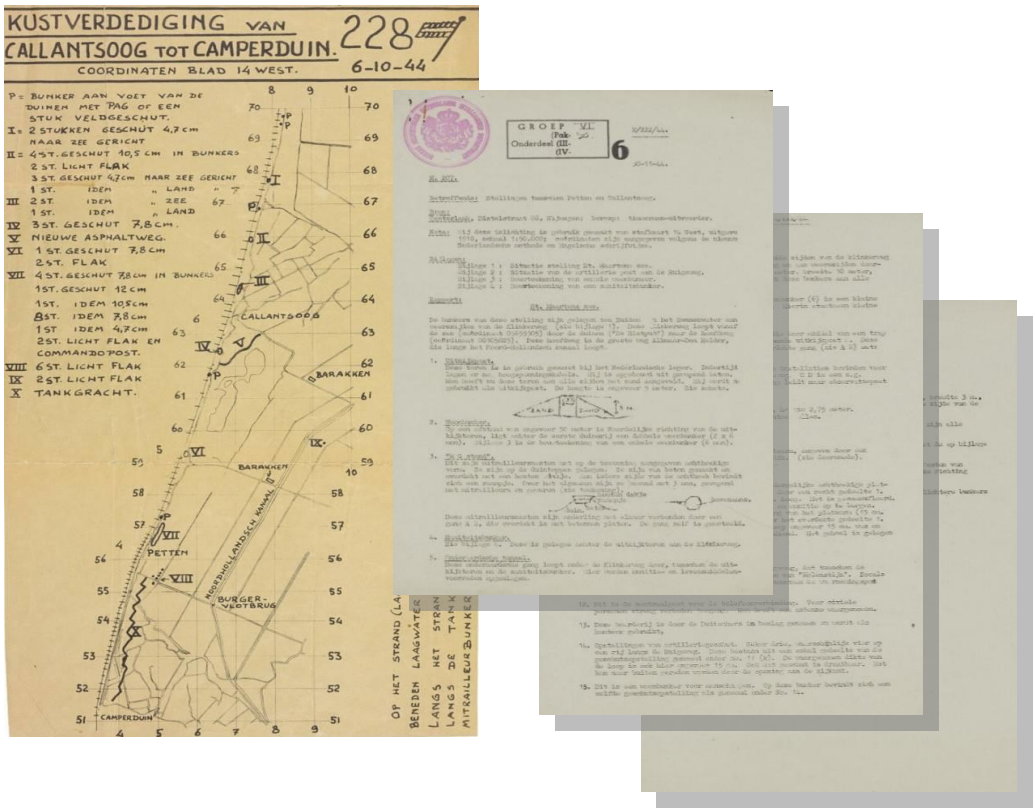
Collectie 801
Deze collectie bevat informatie over de berging van diverse toestellen, voornamelijk uitgevoerd in de jaren 70. Sommige van deze meldingen bevatten uitvoerige omschrijvingen van de geborgen delen van het toestel en kan daarom een zeer goede bron voor contra-indicaties m.b.t. vliegtuigwrakken zijn.

Betrouwbaarheid van de bron

Collectie 409
Deze gevechtsverslagen en rapporten zijn grotendeels in de jaren na de gevechten in mei 1940 opgesteld op basis van de herinneringen van betrokkenen bij de strijd. Voor oorlogshandelingen in de meidagen van 1940 zijn deze verslagen de meest betrouwbare bron, maar er dient rekening mee gehouden te worden, dat het verstrijken van de jaren effect zal hebben gehad op de nauwkeurigheid van de herinneringen. Deze kunnen daardoor vertekend zijn. Daarnaast zal niet iedereen in de hitte van de strijd het overzicht goed hebben kunnen behouden en daardoor mogelijk een onjuiste weergave van de gebeurtenissen hebben gerapporteerd.

Voor de stukken uit inventaris 540091 geldt dat de meldingen vaak kort zijn omschreven en waarnemingen op afstand waren. Het verdient de voorkeur om bevestiging en aanvulling van de details middels een tweede bron te verkrijgen.

Collectie 575
Deze collectie bevat door het verzet opgestelde rapporten en kaarten van Duitse verdedigingswerken in Nederland en rapporten van het Bureau Inlichtingen te Londen. In deze collectie zijn kaarten van verdedigingswerken en meldingen van troepenbewegingen en resultaten van geallieerde bombardementen te vinden. Deze meldingen zijn in de regel betrouwbaar, maar details (datum van gebeurtenis en aantallen bommen e.d.) wijken regelmatig af. Een tweede bron (vrijwel altijd een luchtfoto) wordt meestal geraadpleegd om het verdachte gebied beter af te kunnen bakenen.



Figuur 3.2.3-I. Kenmerkende archiefstukken uit collectie 575: indicatieve kaarten met verdedigingswerken en uitgewerkte rapporten van het verzet met details over waargenomen verdedigingswerken, opgestelde wapens, etc. Bron: Nederlands Instituut voor Militaire Historie.

Collectie 708
De inhoud van de collectie is een samenraapsel van krantenberichten, artikelen, boekfragmenten en archiefstukken die bijeengebracht zijn rondom een specifiek bombardement. De betrouwbaarheid van de aanwezige documenten variëert veelal. Per situatie/bron zal bekeken moeten worden hoe groot de betrouwbaarheid daadwerkelijk is.

Collectie 709
De inhoud van deze toegang bestaat in hoofdzaak uit kopieën van stukken afkomstig uit andere archieven, voornamelijk The National Archives. Voor de betrouwbaarheid van deze stukken wordt verwezen naar paragraaf 3.2.9.1. De betrouwbaarheid van de andere aanwezige documenten zal veelal variëren. Per situatie/bron zal bekeken moeten worden hoe groot de betrouwbaarheid daadwerkelijk is.

Collectie 801
Deze stukken bevatten voornamelijk documenten opgesteld door een luchtmachtofficier die betrokken was bij de ruimingen. Deze stukken zijn zorgvuldig opgesteld en betrouwbaar.

<u>Geraadpleegde collecties en inventarissen van het NIMH</u>

Collectie 409
In collectie 409 zijn de volgende inventarissen geraadpleegd.

Collectie 409 "Gevechtsverslagen en rapporten mei 1940"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
540091	Bureau Luchtwachtdienst	Nee, 1

Collectie 575
Bij het raadplegen van onderhavige collectie zijn de volgende termen gebruikt:

- Lisse

In collectie 575 zijn de volgende inventarissen geraadpleegd.

Collectie 575 "Duitse verdedigingswerken in Nederland en rapporten van het Bureau Inlichtingen te Londen (1940-1945)"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
56	Datum: 28-02-1945; Schaal/code/blz.: J.A. 337; Omschrijving: Resultaten luchtaanvallen op spoorbrug de Vink, rijksweg Den Haag - Amsterdam bij Lisse en spoorlijn Leiden - Woerden bij Zoeterwoude	Nee, 1
56	Datum: 06-03-1945; Schaal/code/blz.: J.A. 347; Omschrijving: Samenstelling en legering (in Sassenheim) van Einheit Schrodt, tevens bos te Warmond afgekeurd voor raketbomwapen [NB V-wapen] terwijl bos bij Voorhout en Lisse door Duitsers wordt opgemeten en gevorderd	Nee, 2
57	Datum: 21-12-1944; Schaal/code/blz.: J.A. 150; Omschrijving: Samenstelling van Duitse troepen (Fallschirmjäger) te Lisse	Nee, 2
57	Datum: 28-12-1944; Schaal/code/blz.: J.A. 169; Omschrijving: Vertrek Fallschirmjägeruit Lisse, Hillegom, Sassenheim en Warmond naar Deventer	Nee, 2
58	Datum: 28-03-1945; Schaal/code/blz.: J.A. 427; Omschrijving: Troepenverplaatsingen in Warmond en Oegstgeest, tevens afvuren raketbommen [NB V-wapens] uit de Keukenhof in Lisse	Nee, 1
130	Britse Intelligence kaart met Duitse verdedigingswerken in de omgeving van Hillegom, Lisse en Noordwijkerhout naar de toestand van maart 1945. Kaartblad nr. 358, afkomstig van A.P.I.S. 21st Army Group, 12-04-1945	Ja

Collectie 575 "Duitse verdedigingswerken in Nederland en rapporten van het Bureau Inlichtingen te Londen (1940-1945)"		
262	Datum: geen datum; Schaal/code/blz.: E/874/45 (1:50.000); Omschrijving: Kaart met Duitse verdedigingswerken getiteld Oost-'s-Gravenhage (omgeving Leiden, Wassenaar, Katwijk aan Zee en Lisse) waarop aangegeven vliegveld, bunkers, kazernes, versperringen en mijnenvelden	Nee, 1
433	Datum: 08-01-1945; Serie/nummer: Z-H; Omschrijving: Slagorde, verplaatsingen en legering van Duitse troepen en verdedigingswerken in Leiden, Katwijk, Noordwijk, Lisse, Wassenaar en Sassenheim	Nee, 1
435	Datum: november 1944; Schaal/code/blz.: E/125/44; Serie/nummer: Z-H; Omschrijving: Slagorde, verplaatsingen en legering van Duitse troepen in Leiden, Rijnsburg, Bennebroek, Vogelenzang, Katwijk, Noordwijk, Sassenheim, Lisse en Wassenaar	Nee, 4
435	Datum: november 1944; Schaal/code/blz.: E/259/44; Serie/nummer: Z-H.; Omschrijving: Slagorde, verplaatsingen en legering van Duitse troepen in Leiden, Rijnsburg, Bennebroek, Vogelenzang, Katwijk, Noordwijk, Sassenheim, Lisse, Wassenaar, Warmond en Oegstgeest	Nee, 2
436	Datum: november 1944; Schaal/code/blz.: E/371/44; Serie/nummer: Z-H; Omschrijving: Berichten betreffende de verdedigingswerken in Leiden, Lisse, Sassenheim, Hillegom, Oegstgeest, Wassenaar en Warmond	Nee, 1

Collectie 708

In collectie 708 "Luchtoorlog 1940-1945" zijn de volgende inventarissen geraadpleegd.

Collectie 708 "Luchtoorlog 1940 – 1945"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
23	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 N.B. Alfabetisch geordend op geografische naam - 23 Algemeen	Nee, 1
24	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 24 Aalten - Doetinchem	Nee, 1
25	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 25 Eindhoven - Kruiningen	Nee, 1
26	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 26 Leersum - Nijmegen	Nee, 1
27	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 27 Ophemert - Roosendaal	Nee, 1
28	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 28 Rotterdam	Nee, 1
29	Stukken betreffende de gevolgen van oorlogshandelingen waaronder bombardementen, in en boven verschillende Nederlandse gemeenten en streken, 1940 – 2005 - 29 Schagen - Zoetermeer	Nee, 1
43	Meldingen van de Luchtbeschermingsdienst betreffende neergestorte vliegtuigen, 1943 - 1945	Nee, 1

Collectie 709

In collectie 709 "De Bruin" zijn de volgende inventarissen geraadpleegd.

Collectie 709 "Collectie De Bruin"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
11	Luchtaanvallen op het eiland Rozenburg (Rotterdam), zomer 1940	Nee, 1
12	Luchtaanval op Kamp Amersfoort	Nee, 1
13	Verslagen van het bombarderen van Enschede	Nee, 1
14	Bombardement op Nijmegen, Arnhem, Deventer en Enschede	Nee, 1
15	Luchtaanvallen en bombardementen op Twello en omgeving	Nee, 1
16	Bombardement op het vliegveld Deelen	Nee, 1
17	Bombardement op de Wijhese veer (IJssel)	Nee, 1
18	Processen-verbaal opgesteld door de politie van Deventer betreffende de schade door geallieerde luchtaanvallen	Nee, 1
19	Computeruitdraai Luchtoorlog Deventer en omgeving, 1944-1945	Nee, 1
20	Computeruitdraai over luchtaanvallen op Oost-Nederland door de 2nd Tactical Air Force	Nee, 2
21	Bombardement op Goor	Nee, 1
22	Luchtaanvallen van middelzware bommenwerpers in Gelderland en Overijssel	Nee, 1
23	Kopie van het gevechtsverslag van Flak-Abteilung 331van 6 t/m 13 april 1945 in de omgeving van Deventer	Nee, 1
24	Brochure van de gemeente Apeldoorn Informatie over de bevrijding van Apeldoorn	Nee, 1
25	Uittreksel uit het oorlogsdagboek van de 48 Highlanders of Canada betreffende de bevrijding van de gemeenten Apeldoorn en Voorst	Nee, 1
26	Correspondentie betreffende de Duitse verdediging in de omgeving van Deventer tijdens operatie Cannonshot	Nee, 1
29	Computeruitdraai Luchtoorlog Deventer en omgeving vliegtuigcrashes 1940-1945	Nee, 2
32	Documentatie over de bergingswerkzaamheden van de Koninklijke Luchtmacht	Nee, 1
33	Reconstructie van het neerschieten van een Engelse Halifax bommenwerper boven Amstelveen op 16 juni 1944	Nee, 1
83	Register of Missing Aircraft opgesteld door het Office of Research Service (ORS) van de RAF	Nee, 2
85	Aanval van 109 Squadron op de elektriciteitscentrale van Lutterade (Geleen). Het betrof de eerste "Oboe" calibratietest uitgevoerd door zes Mosquitoes	Nee, 1
91	Overzicht van RAF Bomber Command acties op ondermeer Waalhaven, Ypenburg, Den Haag, Maastricht, Breda en Eindhoven	Nee, 1
92	Overzicht van RAF aanvallen op Nederlandse vliegvelden	Nee, 1
94	Samenvatting van acties door 2 Tactical Air Force op Walcheren	Nee, 1
96	Samenvatting van de 2 Tactical Air Force over de Duitse aanval op Nederlandse en Belgische vliegvelden op 1 januari 1945 ('Operatie Bodenplatte')	Nee, 1
97	Aanvallen van 2 Bomber Group op Duitse troepen ter ondersteuning van de geallieerde luchtlandingen in Nederland	Nee, 1
99	Escorte acties van 12 Fighter Group naar Schiphol	Nee, 1
101	Acties van 83 Group gericht tegen doelen in Zuid-Nederland	Nee, 1
102	Situatie bij 83 Group na de Luftwaffe aanval op 1 januari 1945 ('Operatie Bodenplatte') betreft de vliegvelden Volkel, Eindhoven en Heesch	Nee, 1
104	Acties van 121 Wing vanaf vliegveld Volkel met speciale aandacht voor de Sinterklaasviering	Nee, 1
105	Acties van 125 Wing boven Duitsland en bezet Nederland	Nee, 1
107	Aanvallen door 7 Squadron op de vliegvelden Volkel en Soesterberg	Nee, 1
108	Bombardement op Gilze-Rijen door 9 Squadron	Nee, 1
109	Aanvallen door 9 (SAAF) Squadron in de omgeving van Arnhem, Nijmegen en Eindhoven	Nee, 1
110	Bombardement op vliegveld Soesterberg door 10 Squadron	Nee, 1
111	Acties van 322 (Dutch) Squadron in de omgeving van Oost-Nederland	Nee, 2
112	Bombardement op vliegveld Deelen door 44 (Rhodesia) Squadron	Nee, 1
113	Bombardement op vliegveld Gilze-Rijen door 83 (Pathfinder Force) Squadron	Nee, 1
114	Bombardement op de IJsselbruggen van Deventer	Nee, 1
115	Bombardement door 106 Squadron op Gilze-Rijen en Deelen	Nee, 1
117	Bombardement op vliegbasis Eindhoven door 158 Squadron	Nee, 1
119	Aanvallen van 180 Squadron op de veerboot van Breskens naar Vlissingen, Zuid-	Nee, 1

Collectie 709 "Collectie De Bruin"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
	Beveland en de haven van Breskens, respectievelijk 11, 12 en 15 september 1944	
120	Aanvallen door 193 Squadron op Amersfoort en Amsterdam (Gestapo hoofdkwartier)	Nee, 1
121	Acties van 198 Squadron vanaf Gilze-Rijen op bezet Nederland	Nee, 1
122	122 Aanvallen door 266 (Rhodesian) Squadron op Rotterdam (Gestapo hoofdkwartier) en spoorwegknooppunt Bussum	Nee, 1
123	Stationering en vliegoperaties van 198 Squadron vanaf Gilze-Rijen en Kluis	Nee, 1
124	Acties van 247 (China-British) Squadron vanaf vliegveld Eindhoven boven bezet gebied	Nee, 1
126	Acties van 320 (Dutch) Squadron	Nee, 1
127	Acties van 322 (Dutch) Squadron	Nee, 1
128	Aanvallen van 331 (Norge) Squadron vanaf vliegveld Woensdrecht	Nee, 1
129	Bombardement op vliegveld Gilze-Rijen door 463 (RAAF) Squadron	Nee, 1
130	Bombardement op vliegveld Gilze-Rijen door 467 (RAAF) Squadron	Nee, 1
131	Bombardement op Volkel door 582 Squadron	Nee, 1
132	Bombardement op Westkapelle door 582 Squadron	Nee, 1
133	Aanvallen van 602 (City of Glasgow) Squadron op spoorwegverbindingen in het westen van Nederland	Nee, 1
134	Acties van 605 Squadron boven Nederland	Nee, 1
135	Acties van 609 Squadron vanaf Gilze-Rijen	Nee, 1
136	Aanval op de elektriciteitscentrale van Amsterdam door RAF Ventura bommenwerpers van 613 Squadron	Nee, 1
138	Aanvallen door 627 Squadron op Gilze-Rijen, Deelen, IJmuiden en Eindhoven	Nee, 1
139	Vliegoperaties in Oost-Nederland van 652 Squadron (Air Observation Post) de eenheid vloog met Austers	Nee, 1
140	Operations Record Book van RAF Station Kenley met Wing Commander J.E. "Johnny" Johnson	Nee, 1
141	Rapport van de Engelse luchtmachtattaché over de Duitse invasie in Nederland	Nee, 1
142	'Order of Battle' van de 2 Tactical Air Force op stand datum	Nee, 1
143	Overzicht van aanvallen uitgevoerd door 2 Tactical Air Force in Nederland	Nee, 2
145	Verslag van Sir Arthur Conningham betreffende de operaties van 2 Tactical Air Force tussen 6 juni 1944 - 9 mei 1945	Nee, 1
147	Bombardement op de Rotterdamse haven "Het vergeten bombardement"	Nee, 1
148	Inlichtingenrapport van RAF Fighter Command van aanvallen op de vliegvelden Soesterberg, Eindhoven, Deelen, Venlo en Twente (Enschede)	Nee, 1
149	Inlichtingenrapport van het USAAF bombardement op Schiphol	Nee, 1
150	Airbone Operation "Market" in Holland	Nee, 1
151	Inlichtingenrapport over Schiphol * Ook over andere vliegvelden in Nederland, wo. Gilze-Rijnen, Deelen, Leeuwarden, Volkel, Twente, Eindhoven, etc..	Nee, 1
152	Inlichtingenrapport over Nederlandse vliegvelden	Nee, 1
153	Inlichtingenrapport over de Luftwaffe aanval gericht tegen geallieerde vliegvelden in Zuid-Nederland en België, operatie 'Bodenplatte'	Nee, 1
160	Evaluatie van de luchtverdediging van Groot-Brittannië door RAF Fighter Command na de 'Slag om Engeland'	Nee, 2
161	Verdediging van Groot-Brittannië tegen aanvallen van Duitse V-wapens (Rocket and Flying Bomb)	Nee, 2
162	Laatste aanvallen met V-wapens op Londen	Nee, 2
163	Kwantitatieve gegevens van de Special Operations Executive (SOE) over zogenaamde special Duty Operations vanuit Groot-Brittannië naar Frankrijk, België en Nederland (Englandspiel)	Nee, 2
164	Zeven combat reports van J.E. "Johnny" Johnson	Nee, 1
165	Dagboek van Brigadier John W. Hackett commandant van de Engelse. 4 Parachute Brigade tijdens operatie Market-Garden (slag om Arnhem)	Nee, 2
166	Dagboek van het Engelse 3 Regiment Royal Artillery in Zeeland (Vlissingen, Walcheren, West Kapelle)	Nee, 1
167	Dagboek en inlichtingenrapporten van 1 Canadian Corps in Nederland. Overgave van Generaal Blaskowitz op 5 mei 1945 en de onderhandelingen in Achterveld over voedseldroppings op 6 mei 1945	Nee, 2
168	Slagorder (order of Battle) van 1 Canadian Corps	Nee, 2

Collectie 709 "Collectie De Bruin"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
169	Dagboek van 1 Canadian Infantry Division (Reichswald, Heesch, Tilburg, Nijmegen, Cleve, Beek, IJssel, Apeldoorn, Emmerich, Elten, Laag-Keppel, Zutphen, Doesburg, Deventer, Arnhem, Beekbergen, Otterloo, Nijkerk, Garderen, Amersfoort)	Nee, 1
170	Dagboek van 1 Canadian Infantry Brigade (Reichswald, Zutphen, Cleve, Emmerich, IJssel, Apeldoorn, IJsselmeer)	Nee, 1
171	Dagboek van 2 Canadian Infantry Brigade (Reichswald, Emmerich, Toldijk, Zutphen, Deventer, Cleve, Gorsel, Apeldoorn, Arnhem, IJssel, Wilp, Dieren, Otterloo)	Nee, 1
172	Dagboek van 3 Canadian Infantry Brigade (Reichswald, IJssel, Apeldoorn)	Nee, 1
173	Dagboek van het Canadese onderdeel Carlton and York Regiment (Reichswald, Emmerich, IJssel, Bocholt, Zutphen, Deventer, Batmen, Achterhoek)	Nee, 1
174	Dagboek van het 1 Canadian Scottish Regiment (Zutphen, Batmen, Deventer, Schalkhaar, Wijhe, IJssel, Zwolle, Raalte, Hattem, Groningen, Siddeburen, Wagenborgen)	Nee, 1
175	Dagboek van het Canadese onderdeel The Loyal Edmonton Regiment (Zutphen, Voorst, IJssel, Deventer, Dieren, Ellecom)	Nee, 1
176	Dagboek van het Canadese onderdeel The Hastings and Prince Edward Regiment (Reichswald, Apeldoorn, Nieuw Millingen, Elspeet, Barneveld, Amersfoort, IJmuiden, Amsterdam, Santpoort, Haarlem)	Nee, 1
177	Dagboek van het 48 Highlanders of Canada (Reichswald, Tilburg, Den Bosch, Uden, Mook, Deventer, Zutphen, Nijmegen, Twello, Wilp, Steenkamer, Voorthuizen, Stroe, Harderwijk, Elspeet, Apeldoorn)	Nee, 1
178	Dagboek van het Princess Patricia's Canadian Light Infantry (Reichswald, Nijmegen, Baak, Elten, Zutphen, Emmerich, Baak)	Nee, 1
179	Dagboek van de Canadese eenheid 1 Bataljon of The Regina Rifle Regiment (Emmerich, Doetinchem, Zutphen, Steenderen, Deventer, Zevenaar, Bathmen, Zwolle, Ittersum, Meppel, Rouveen, Steenwijk, Groningen)	Nee, 1
180	Dagboek van het Royal Canadian Regiment (Reichswald, Zutphen, Deventer, Emmerich, Apeldoorn, Garderen)	Nee, 1
181	Dagboek van de Canadese eenheid Royal 22 Regiment (Zutphen, rivier IJssel, Apeldoorn)	Nee, 1
182	Dagboek van de Seaforth Highlanders of Canada (Reichswald, Beek, IJssel, Zutphen, Baak, Deventer, Voorst, Apeldoorn)	Nee, 1
183	Dagboek van de Canadese eenheid Nova Scotia Regiment (Reichswald, Nijmegen, Hummelo, Zutphen, rivier IJssel, Apeldoorn, Barneveld)	Nee, 1
184	Dagboek van de Canadese eenheid The Royal Winnipeg Rifles (Bocholt, Didam, Zevenaar, Wijhe, Almelo, Deventer, Raalte, Leeuwarden, Groningen, Meppel, Emden, Oldenburg, Nieuwenschans)	Nee, 1
185	Verhoor van de gevangengenomen Duitse generaal Kurt Student (commandant Legergroep H)	Nee, 1
186	Verhoor van de gevangengenomen Duitse generaal Hermann Plocher (commandant 6de Parachutisten Divisie)	Nee, 2
187	Korte historisch overzicht over de bezetting van Noordwest-Nederland door het 1 Canadese Legerkorps	Nee, 1
188	Eindrapport van de gevechtshandelingen in Noordwest Europa van de commandant van 1 Canadese Leger generaal H.D.G. Grear aan de Canadese Minister van Defensie generaal A.G.L. Mc Naughton	Nee, 2
189	Ontsnappingsverslag van de Nederlandse piloot bij de RAF Bram 'Bob' van der Stok uit het Duitse krijgsgevangenenkamp Stalag Luft III (Sagan), zie ook inventarisnummer 51	Nee, 2
190	Verhoor van de gevangengenomen Duitse generaal Von Massow (commandant van de Luftwaffe pilotenopleiding)	Nee, 2
191	Verhoor van de gevangengenomen Duitse veldmaarschalk Erhard Milch (verantwoordelijk voor de vliegtuigproductie)	Nee, 2
192	Verhoor van de gevangengenomen Duitse generaal Karl Bodenschatz (commandant Luftwaffe)	Nee, 2
193	Verhoor van de gevangengenomen Duitse generaal Adolf Galland (commandant Jagdflieger)	Nee, 2
194	Operatie Regan (later Fabian), betreft de informatievergaring rondom Utrecht door een vierkoppige SAS eenheid	Nee, 2
195	Verslag van de uitvoering van operatie Keystone (bedoeld om verwarring te stichten	Nee, 2

Collectie 709 "Collectie De Bruin"		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
	in het gebied tussen Amersfoort en de IJssel)	
196	De planning van operatie Keystone (bedoeld om verwarring te stichten in het gebied tussen Amersfoort en de IJssel)	Nee, 2
197	Bijdrage van RAF 38 Group aan operatie Keystone (bedoeld om verwarring te stichten in het gebied tussen Amersfoort en de IJssel) en operatie Amherst (inzet van twee regimenten Franse parachutisten in Drenthe)	Nee, 2
198	Overzicht SOE operaties in Europa	Nee, 2
199	Overzicht van de SOE operaties in Nederland voor het opzetten van een inlichtingen- en sabotagenetwerk (Englandspiel)	Nee, 2
200	Overzicht van SOE operaties in Europa	Nee, 2
201	Rapport van operatie Market Garden	Nee, 2
202	Rapport over operatie Market met commentaar en aanbevelingen en een verslag over de inzet van het Britse Glider Pilot Regiment bij operatie Market Garden	Nee, 2
203	Rapport van Amerikaanse generaal James M. Gavin over de inzet van zijn 82 Airborne Division 'All American' bij operatie Market Garden	Nee, 2
204	Rapport over de luchtondersteuning bij operatie Market	Nee, 2
205	Verhoorverslagen van gevangengenomen Duitse militairen in Noord-Afrika waaronder de commandant van het Afrika Korps generaal Ludwig Crüwell en kolonel Rudolf Buhse. Alle verslagen betreffen hun aandeel in de strijd van de luchtlandingstroepen in en om Den Haag in mei 1940	Nee, 2

Collectie 801

In collectie 801 zijn de volgende inventarissen geraadpleegd.

Collectie 801 Bergingen		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
2	Brief van het hoofd van de Dienst der Zuiderzeewerken aan de commandant materieel luchtmacht betreffende het opruimen van vliegtuigwrakken in Oostelijk Flevoland	Nee, 2
3	Brief van de minister van Financiën aan de gemeentebesturen en de Landrost van het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolder betreffende de vergoeding van de kosten voor het verwijderen van ontplofbare stoffen uit de Tweede Wereldoorlog	Nee, 2
5	Brief van B.J.M. baron van Voorst tot Voorst aan W.A. Mateman betreffende een opgegraven Typhoon motor in 1981	Nee, 2
6	Brief van A. Jansen aan J.M. van de Berg betreffende het verstrekken van inlichtingen over Luftwaffe-crashes waarbij de bemanning niet is geborgen, ten behoeve van het opstellen van een meerjarenplan voor de te verrichten opgravingen door de Koninklijke Luchtmacht	Nee, 1
7	Brief van L. Elferich van de gemeente Rotterdam aan S.F.M. Plantinga van het Algemeen Rijksarchief betreffende de vindbaarheid van alle rapportages van de Rotterdamse Luchtbescherming aan de centrale leiding	Nee, 2
11	Gevonden lijken en voorwerpen opgemaakt door de Marechaussee Gewest Arnhem – Groep Vollenhove – Post Urk	Nee, 4
12	Bergingsrapporten van diverse vliegtuigen	Nee, 1
13	Onderzoeksrapporten naar vliegtuigwrakken	Nee, 1
14	Gevonden vliegtuigdelen vermoedelijk afkomstig van een vliegtuig uit de Tweede Wereldoorlog	Nee, 1
18	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: Amstelveen	Nee, 2
20	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: Houtrakpolder te Amsterdam	Nee, 2
21	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: IJsselmeer	Nee, 1
28	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: Vijfhuizen	Nee, 1
30	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: Zuiderzee	Nee, 1
31	Stukken betreffende het behandelen van aangelegenheden op het gebied van	Nee, 2

Collectie 801 Bergingen		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
	neergestorte vliegtuigen op diverse plaatsen in Nederland: Zuid-Flevoland	
35	"Vliegtuigverliezen tijdens Market Garden", geschreven door Leo Zwaaf	Nee, 2
45	Overzichten van de in de periode 1960-1993 geborgen vliegtuigwrakken	Nee, 2
48	Stukken betreffende de Stichting Dutch Aircraft Examination Group (DAEG)	Nee, 2

Leemte in kennis archief NIMH

- Geen.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.5 Nationaal Archief Den Haag

In het Nationaal Archief van Den Haag is onder toegang 2.04.53.15 – "Binnenlandse Zaken" een collectie berichten beschikbaar van gemeentes gericht aan Rijksinspectie Luchtbescherming te Den Haag. Dit zijn meldingen van de gemeentes en provincies betreffende gebeurtenissen waarbij voorwerpen vanuit de lucht in de gemeente terecht zijn gekomen, vliegtuigbeschietingen en bombardementen. De stukken betreffen voornamelijk de periode 1940-1943. Deze stukken voegen weinig tot niets toe aan de processen-verbaal van de Luchtbeschermingsdienst van de gemeentes zelf, maar wanneer die stukken verloren zijn gegaan, zijn de stukken uit het Nationaal Archief een waardevolle bron van informatie. Zodoende zijn de stukken van deze toegang verplicht te raadplegen conform de richtlijnen van het CS-VROO.

Toegangen 2.04.110 en 2.13.210 bevatten lijsten, overzichten en krantenartikelen van tijdens de na de oorlog aangetroffen en geruimde explosieven. Beiden vermelden in de regel weinig details, maar kunnen soms als bevestiging van andere bronnen dienen. Het raadplegen van de krantenartikelen uit de toegang 2.04.110 is verplicht conform de richtlijnen van het CS-VROO.

Toegangen 2.05.44 en 2.13.71 betreffen verslagen van bombardementen op Nederlands grondgebied zoals gerapporteerd aan en door Nederlandse autoriteiten in Groot Brittannië. Er zijn documenten die overzichten van uitgevoerde aanvallen in een maand geven, of juist gedetailleerd verslag leggen van één specifieke aanval. Daarbij is voornamelijk informatie van de geallieerde luchtmacht gebruikt, soms ten dele aangevuld met informatie uit Nederland (waarschijnlijk verkregen via het verzet).

Toegang 2.13.167 betreft het "bunkerarchief" met stukken over bunkercomplexen – kaarten van de locaties en plattegronden en doorsnedes van de bunkercomplexen zelf.

De stukken uit toegang 2.13.196 betreffen beschrijvingen van vliegbewegingen en luchtaanvallen uit de periode van 10 t/m 15 mei 1940. Deze meldingen werden opgetekend door Nederlandse luchtwachtposten die door het hele land heen gevestigd waren. Als gevolg van de Duitse opmars moesten verschillende posten hun werkzaamheden staken als gevolg van het feit dat zij binnen bezet gebied terechtkwamen.

In het Nationaal Archief van Den Haag liggen tevens bestekken van geplande werkzaamheden waarvoor de partijen zoals Rijkswaterstaat en provincie opdrachtgever waren. Dit betreffen met name werkzaamheden aan (water)wegen.

Betrouwbaarheid van de bron

Archiefstukken uit toegang 2.04.53.15 betreffen in de regel samenvattende rapporten, gebaseerd op de originele rapporten. Hierbij kan gedacht worden aan een stuk van de burgemeester, waarin de gebeurtenissen van een maand worden samengevat en gerapporteerd aan de provincie of de autoriteiten in Den Haag. Hierbij bestaat de kans op fouten bij het overnemen en samenvatten van informatie. De gebeurtenis zelf is daarmee betrouwbaar, maar de details minder. Details (aantallen explosieven, exacte locaties, e.d.) worden in de regel als minder betrouwbaar gezien, tenzij de omschrijving dermate gedetailleerd is, dat gesteld kan worden dat het letterlijk over is genomen uit het oorspronkelijke proces-verbaal. Indien dergelijke details niet zijn gegeven, verdient de voorkeur om bevestiging van de details middels een tweede bron te verkrijgen.

De meeste informatie in toegang 2.04.110 zijn krantenartikelen, geschreven door leken op het gebied van explosieven. De ervaring leert dat krantenartikelen vaak niet kloppen. De informatie uit deze bron wordt alleen gebruikt als tweede, bevestigende bron.

Toegang 2.13.210 levert redelijk betrouwbare informatie op maar gezien de betrekkelijk spaarzame details zal de bruikbaarheid in veel gevallen beperkt zijn.

Voor toegangen 2.05.44 en 2.13.71 geldt iets vergelijkbaars als voor toegang 2.04.53.15. De informatie is gebaseerd op wat de geallieerde luchtmacht en het verzet leverden. Hoewel redelijk betrouwbaar, kan daarbij informatie verloren zijn gegaan, incompleet zijn of minder gedetailleerd dan de originele documenten. Het verdient daarom de voorkeur om de originele bron te hanteren.

De stukken uit toegang 2.13.167 betreffen kaarten, schetsen, tekeningen, etc. van bunkercomplexen, die gemaakt zijn door experts, waardoor ze als betrouwbaar gezien worden. Bovendien zijn ze vaak te verifiëren middels luchtfoto's.

Voor de stukken uit toegang 2.13.196 geldt dat de meldingen vaak kort zijn omschreven en het waarnemingen op afstand betref. Het verdient daarom de voorkeur om bevestiging en aanvulling van de details middels een tweede bron te verkrijgen.

Voor de betrouwbaarheid van de bestekstukken geldt hetzelfde als voor de stukken van het gemeentearchief, zoals omschreven in §3.2.1.

Geraadpleegde toegangen en inventarissen van het Nationaal Archief Den Haag

Toegang 2.04.53.15 – Binnenlandse Zaken; Inspectie Bescherming Bevolking tegen Luchtaanvallen, 1937-1946		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
39	Ingekomen en minuten van uitgegane brieven van en aan diverse overheidsinstellingen 1940 – 1941: Commissaris der Koningin in de provincie Zuid-Holland, nrs. 18.3.2 - 18.3.51	Nee, 1
76	Meldingen en processen -verbaal ontvangen van gemeenten over geallieerde Luchtactiviteiten 1940-1941: Zuid-Holland	Ja

Toegang 2.04.110 - BiZa / Korps Hulpverleningsdienst 1945-1974		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
5	Correspondentie van de Hulpverleningsdienst. 1959-1974	Nee, 1
20	Registers met krantenknipsels inzake explosieven. Z.d.	Nee, 1
21	Registers met krantenknipsels inzake explosieven. 1945-1947	Nee, 1
22	Registers met krantenknipsels inzake explosieven. 1957-1959	Nee, 1
28	Verzameling krantenknipsels inzake de Hulpverleningsdienst. [1947-1970]	Nee, 1
47	Stukken betreffende de bewaking van munitiedumps. 1947	Nee, 1
48	Stukken betreffende een regeling voor toekenning van een vergoeding aan burgers in de gemeente Muiden voor geleden schade door een ontploffing van munitie op 17 januari 1947. 1947-1948	Nee, 1
49	Stukken betreffende onderzoeken naar explosieven die in handen van burgers zijn gekomen. 1947-1960	Nee, 1
50	Stukken betreffende een zaak aangespannen tegen de Nederlandse Staat door het bergingsbedrijf Gebroeders Bijker N.V. en B.C.A. van den Oever met betrekking tot koop en berging van het wrak van de Engelse torpedojager Valentine in de Schelde. 1954	Nee, 1
51	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Tilburg en Kring Venlo, 1954 dec. - 1955 dec.	Nee, 2

Toegang 2.04.110 - BiZa / Korps Hulpverleningsdienst 1945-1974		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
52	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Tilburg en Kring Venlo, 1955 dec. - 1956 dec.	Nee, 2
53	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Tilburg en Kring Venlo, 1956 dec. - 1957 dec.	Nee, 2
54	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Barneveld, Kring Zeeland en Kring Amsterdam, 1954 dec. - 1955 dec.	Nee, 2
55	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Barneveld, Kring Zeeland en Kring Amsterdam, 1955 dec. - 1956 dec.	Nee, 2
56	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Barneveld, Kring Zeeland en Kring Amsterdam, 1956 dec. - 1957 dec.	Nee, 2
57	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Barneveld, Kring Amsterdam, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1957 dec. - 1958 dec.	Nee, 2
58	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem/Nijmegen, Kring Amsterdam, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1958 dec. - 1959 dec.	Nee, 1
59	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem/Nijmegen, Kring Barneveld, Kring Amsterdam, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1959 dec. - 1960 dec.	Nee, 2
60	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Amsterdam, Kring Tilburg, 1960 dec. - 1961 dec.	Nee, 2
61	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1961 dec. - 1962 dec.	Nee, 1
62	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1962 dec. - 1963 dec.	Nee, 2
63	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1963 dec. - 1964 dec.	Nee, 1
64	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1964 dec. - 1965 dec.	Nee, 1
65	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1965 dec. - 1966 dec.	Nee, 2
66	Registers inzake meldingen van geruimde explosieven. 1954-1967 Kring Arnhem, Kring Nijmegen, Kring Tilburg en Kring Venlo, 1966 dec. - 1967 dec.	Nee, 2
68	Stukken betreffende het dumpen van munitie in zee. 1960-1971	Nee, 1
69	Stukken betreffende de inhuur van de Hulpverleningsdienst door Rijkswaterstaat Directie Wegen voor het ruimen van explosieven. 1967-1971	Nee, 1
72	Stukken betreffende het ruimen van een bom door Engelse militairen op Nederlands grondgebied. 1969	Nee, 1
74	Stukken betreffende het ruimen van explosieven in de kuststrook. 1970	Nee, 1
77	Stukken betreffende het beantwoorden van vragen van het Tweede-Kamerlid Roethof inzake het te laat ruimen van explosieven bij een flatgebouw te Leiden. 1972	Nee, 1

Toegang 2.05.44 – Inventaris van het archief van het Nederlandse Gezantschap / Ambassade in Groot-Brittannië (en Ierland tot 1949), 1813-1954		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
1414	Stukken betreffende luchtbombardementen van de R.A.F. op Nederland. 1940-1945.	Nee, 1

Toegang 2.13.71 – Inventaris van de archieven van het Ministerie van Defensie te Londen [1940-1941]; Ministerie van Oorlog te Londen [1941-1945]; Departement van Oorlog: Bureau Londen [1945-1947], (1933) 1940-1947 (1974)		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
368	Stukken betreffende luchtbombardementen in Nederland. 1941, 1944-1945	Nee, 1
576-577	Stukken betreffende luchtaanvallen op en inundaties van Nederland. 1940-1945	Nee, 1

Toegang 2.13.167 – Inventaris van het archief van het 2e Geniecommandement, Bureau Registratie Verdedigingswerken van het Ministerie van Defensie ("Bunkerarchief"), (1923) 1946-1987 (1992)		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
	Geen relevante inventarissen	

Toegang 2.13.196 – Generale staf / Staf van de Bevelhebber der Landstrijdkrachten 1945-1972		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
3247	Vrijwillig Landstormkorps Luchtwachtdienst 1940	Nee, 1

Toegang 2.13.210 – Ministerie van Defensie: Commissie van Proefneming, 1867-1942		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
23	Staten houdende opgaven van plaatsen waar mogelijk onontplofte projectielen zijn gevonden, die wel of niet geruimd zijn, 1940	Ja
24	Stukken betreffende het ruimen van landmijnen en het beschikbaar stellen van personeel, ingedeeld naar gebied, 1940	Nee, 1
25	Ingekomen en minuten van uitgaande stukken inzake aanvragen tot het ruimen van onontplofte (water)mijnen en personeelsaangelegenheden, 1940	Nee, 1
26	Ingekomen en minuten van uitgaande stukken inzake aanvragen tot het ruimen van onontplofte (water)mijnen en personeelsaangelegenheden, 1941	Nee, 1
27	Lijsten met opgave van voorhanden springstoffen toebehorende aan de afdeling tot het onschadelijk maken van niet gesprongen munitie, vliegtuigbommen, aanwezig in het Kruithuis te Delft, 1941-1942	Nee, 2
28	Lijsten met opgave van personeel en afwikkeling van de afdeling belast met het onschadelijk maken van niet gesprongen munitie en vliegtuigbommen, 1941-1942	Nee, 1

Stukken na-Conflictperiode

Dit archief is niet geraadpleegd met betrekking tot stukken aangaande de na-Conflictperiode, aangezien onderhavig onderzoek een Onderzoek Conflictperiode betreft.

Leemte in kennis Nationaal Archief Den Haag

- Geen.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.6 Semistatische archiefdiensten van Ministerie Defensie te Rijswijk

In de periode van 1945-1972 werden de munitieruimingen uitgevoerd door verschillende instanties, die de ruiminggegevens zelf bijhielden. De gegevens, indien nog voorhanden, zijn nooit centraal gearchiveerd en ontsloten. Een klein deel bevindt zich in het Archief Mijn- en Munitie Opruimings Dienst ("MMOD") van het Semistatisch archief van het Ministerie van Defensie te Rijswijk, waarin de ruimingen in de periode 1945-1947 zijn ontsloten. Soms worden in andere archieven ook ruiminggegevens aangetroffen, maar het overgrote deel van deze gegevens is niet meer te achterhalen. Daarom bestaat er een hiaat in de informatie over munitieruimingen voor de periode 1947-1972. Conform het CS-VROO dient het Semistatische archief van het Ministerie van Defensie te Rijswijk altijd geraadpleegd te worden.

Betrouwbaarheid van de bron

De ruimingsrapporten van de MMOD (periode 1945-1947) worden als zeer betrouwbaar gezien wat betreft de gebeurtenis en het soort gemelde explosief. De locatieaanduidingen van aangetroffen explosieven zijn in de regel echter onnauwkeurig (vaak het adres van het perceel waar het explosief is aangetroffen, soms een centraal meldpunt zonder aanduiding van de locatie van het explosief) waar in bepaalde gevallen rekening mee gehouden dient te worden in de afbakening van een verdacht gebied. De ruiming van explosieven door deze instantie zijn echter zeer betrouwbare (contra)indicaties voor de conclusies ten aanzien van het onderzoeksgebied.

Geraadpleegde archief in het Semistatisch archief van het Ministerie van Defensie

In dit archief is het archief van de Mijn- en Munitie Opruimingsdienst (MMOD) 1945-1947 geraadpleegd.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante meldingen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.2.7 Archief van de EOD

Vanaf de jaren zeventig heeft de Explosieven Opruimingsdienst Defensie ("EOD") de ruimingen van explosieven uitgevoerd, gerapporteerd en gearchiveerd. Deze munitie opruimingsrapporten ("MORA's") van de EOD zijn de belangrijkste bron van informatie voor het achterhalen van munitieruimingen vanaf 1972. Tevens beschikt de EOD over mijnenkaarten, waarin de bekende geregistreerde mijnenvelden zijn opgenomen met bijbehorende rapportages betreffende de ruimingen van deze velden. Conform het CS-VROO dient het archief van de EOD altijd geraadpleegd te worden.

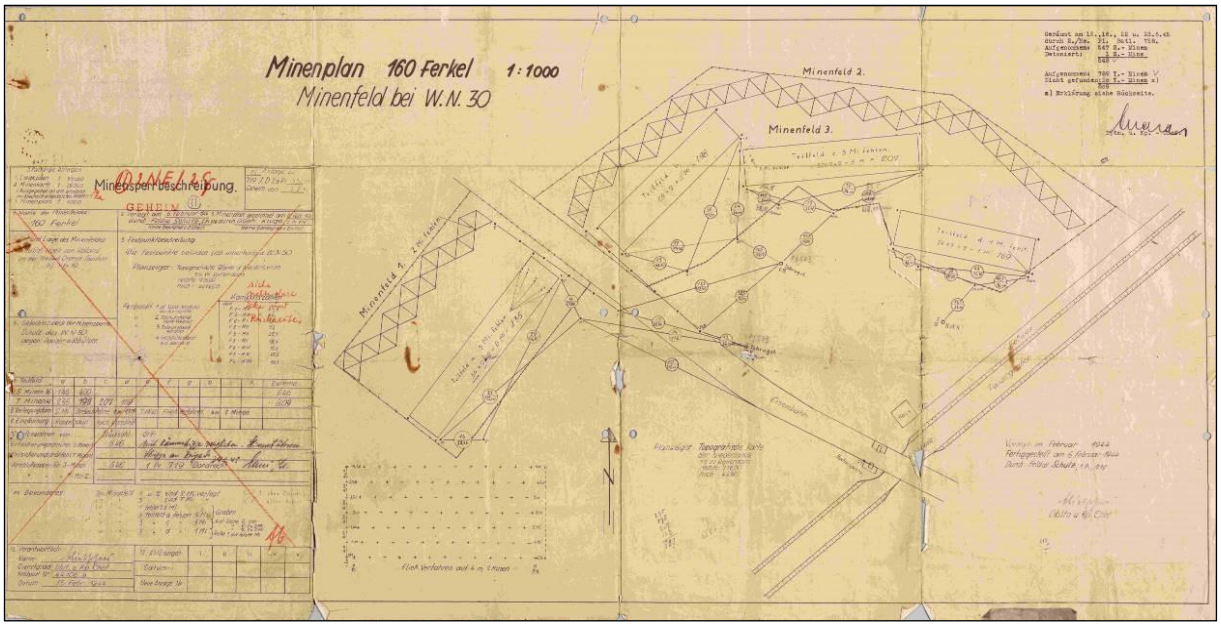
<u>*Betrouwbaarheid van de bron*</u>

Ruimingsrapporten/mora's

De ruimingsrapporten van de EOD (vanaf 1970) worden als zeer betrouwbaar gezien wat betreft de gebeurtenis en het soort gemelde explosief. De locatieaanduidingen van aangetroffen explosieven zijn in de regel echter onnauwkeurig (vaak het adres van het perceel waar het explosief is aangetroffen, soms een centraal meldpunt zonder aanduiding van de locatie van het explosief) waar in bepaalde gevallen rekening mee gehouden dient te worden in de afbakening van een verdacht gebied. De ruiming van explosieven door deze instantie zijn echter zeer betrouwbare (contra)indicaties voor de conclusies ten aanzien van het onderzoeksgebied.

Mijnenkaarten

De mijnenkaarten zijn over het algemeen betrouwbaar, hoewel vaak niet nauwkeurig ingetekend. Dit laatste is – indien noodzakelijk voor de juist analyse en/of afbakening van een verdacht gebied – aan te passen. De achterliggende stukken betreffen in de regel echter regelmatig de legrapporten van de betreffende Duitse eenheden, met exacte en specifieke informatie over het veld. Ook de rapporten van de ruimingen van de velden zijn over het algemeen vaak vrij specifiek, met vermelding van uitvoerenden, datum ruiming, aantallen en soorten mijnen, eventueel ontbrekende mijnen en toelichting waarom men vermoedde dat er mijnen ontbraken.



Figuur 3.2.6-I. Legrapport van mijnenvelden. Bron: EOD.

Geraadpleegde bronnen bij de EOD
Zowel de MORA's als de mijnenkaarten zijn geraadpleegd.

Leemte in kennis EOD-archief

- De locatieaanduidingen op de MORA's zijn onbetrouwbaar en zelfs met juiste gegevens, zijn ze soms verkeerd gearchiveerd. Er kunnen dus MORA's gemist zijn, omdat ze op een verkeerd adres zijn geregistreerd.
- MORA's die geregistreerd zijn met als locatieaanduiding het politiebureau zijn niet geraadpleegd. Dit betreft explosieven die bij de politie zijn ingeleverd, door de politie naar kantoor meegenomen, in beslag genomen wapens en andere naoorlogse explosieven. Deze zijn niet te linken aan een locatie of oorlogshandeling uit WOII en daarom niet bruikbaar voor het onderzoek.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken
Er zijn in het EOD-archief geen relevante meldingen aangetroffen.

3.2.8 Historische verenigingen en heemkundekringen

Vaak hebben historische verenigingen of heemkundekringen periodieken waarin een tal van onderwerpen aan bod komen, waaronder WOII. Het verschilt per vereniging en locatie hoe uitgebreid de betreffende informatie is. Zo hebben sommige verenigingen leden die een speciale interesse in WOII hebben en zijn andere verenigingen meer toegespitst op andere onderwerpen.

Betrouwbaarheid van de bron

In deze archieven wordt zeer uiteenlopende informatie aangetroffen van zeer uiteenlopende bronnen en betrouwbaarheid. Indien er geen tweede bron is, die een melding uit een dergelijke bron bevestigd, is de betrouwbaarheid van de informatie in de analyse in bijlage 3 toegelicht en onderbouwd.

Geraadpleegde historische verenigingen en/of heemkundekringen

Voor onderhavig onderzoek is er geen historische vereniging of heemkundekring geraadpleegd.

3.2.9 Kadaster Zwolle

Het Kadaster is opgericht in 1832 en begon met landmeten onder invloed van Napoleon. Al snel bleek dat de kwaliteit van de kadastrale kaarten onvoldoende was waardoor de kaarten van de verschillende gemeenten niet op elkaar aansluiten. Vanaf 1885 werd zodoende een landelijk Rijksdriehoeksnet gerealiseerd welke nodig was om de kwaliteit van het kaartmateriaal te verbeteren en te waarborgen.[3] Tegenwoordig zijn via het Kadaster o.a. historische kaarten, luchtfoto's en kadastrale informatie te verkrijgen.

Topografische kaarten
Er zijn topografische kaarten beschikbaar van de periode vanaf eind 19e eeuw tot heden. Middels deze kaarten kunnen historische locaties achterhaald worden en ontwikkelingen sinds WOII inzichtelijk gemaakt worden. Ze zijn daarmee zowel voor Onderzoeken Conflictperiode als Onderzoeken na-Conflictperiode zeer nuttig.

Defence Overprints
Tijdens WOII werden door de geallieerden kaarten van strategische gebieden gemaakt op basis van luchtfoto-interpretaties, aangevuld met informatie die men via het verzet kreeg. Dergelijke kaarten betroffen topografische kaarten met daarin gemarkeerd de locaties van Duitse verdedigingswerken, vaak met details van aantallen, soorten en maten van geschutopstellingen.

Kadastrale informatie
Locaties waar oorlogshandelingen plaatsvonden zijn in bronnen vaak omschreven op basis van topografische kenmerken, waardoor die locaties via topografische kaarten te vinden zijn. In officiële documenten worden vaak adressen gebruikt, die nog bestaan, of middels gemeentelijke documenten van straatnaamwijzigingen of omnummeringslijsten te achterhalen zijn. Soms worden locaties echter aangeduid met hun kadastrale nummers, met name op het platteland.

Minuutplans en de Oorspronkelijk Aanwijzende Tafels (OAT's) zijn de basis van deze kadastrale informatie. Minuutplan zijn kaarten met daarop de (oude) percelen aangeduid en de OAT's betreffen bladen met relevante informatie per perceel zoals eigenaar en formaat. Het Nederlandse grondgebied werd ingedeeld in kadastrale gemeentes welke op hun beurt weer onderverdeeld werden secties, welke ieder een eigen letter hadden, en nummers. Een kadastraal perceel werd dus aangeduid als 'Amsterdam F 4126'. Deze originele kadastrale aanduidingen bleven bewaard zolang er niets met het perceel gebeurde. Zodra er grensverleggingen plaatsvonden of er werd bijvoorbeeld gebouwd op het perceel, werd er een nieuw nummer toegekend.[4] Deze wijzingen werden bijgehouden in Bijbladen of Hulpkaarten. Kadastrale aanduidingen uit WOII komen erg vaak niet overeen met de huidige aanduiding. Om oude kadastrale nummers naar huidige locaties om te zetten, dient dus de geschiedenis ervan gereconstrueerd te worden.

[3] Bron: kadaster.nl
[4] Bron: BHIC Brabants Historisch Informatie Centrum

Betrouwbaarheid van de bron

Topografische kaarten
Topografische kaarten worden als betrouwbaar gezien. Ze zijn door ervaren specialisten gemaakt, die als doel hadden een zo nauwkeurig mogelijke weergave van de werkelijkheid te creëren. Bij het gebruik ervan (historische) topografische kaarten moet er echter rekening mee gehouden worden, dat ze over een bepaalde periode worden opgesteld en al bij publicatie op details achterhaald zullen zijn.

Defence Overprints
Defence Overprints worden als betrouwbaar gezien. Het betreffen interpretaties van luchtfoto's, waarbij verdedigingswerken relatief indicatief zijn ingetekend. Hoewel zeer ervaren specialisten deze interpretaties uitvoerden, werden waarnemingen van het verzet ter plaatse gebruikt. Leden van het verzet waren vrijwilligers, vaak zonder specialistische ervaring. Daarnaast probeerden de Duitse troepen dergelijke werken te camoufleren of verborgen op te stellen, soms met misleidende structuren in de omgeving. En tenslotte geldt ook hiervoor dat het een momentopname betreft van de situatie.

Kadastrale informatie
De exacte begrenzing van de percelen op de minuutplans zijn in het begin, vanaf 1832, beperkt betrouwbaar omdat de kwaliteit van de kadastrale kaarten nog onvoldoende was. Het kwam zodoende voor dat de kaarten van naastgelegen gemeenten niet op elkaar aansloten. Door de invoering van het landelijke Rijksdriehoeksnet in 1885 verbeterde de kwaliteit sterk. Voor de ligging van de (oude) kadastrale percelen zijn de minuutplans en vervolgkaarten wel betrouwbaar. Hoewel alle veranderingen in de kadastrale gegevens nauwkeurig worden bijgehouden door het Kadaster hangt de betrouwbaarheid voor het vertalen van oude perceelnummers naar de huidige af van de beschikbaarheid van de kaarten en de hoeveelheid ruilverkaveling die heeft plaatsgevonden.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog hadden de bezettende Duitsers opdracht gegeven aan het Kadaster om alle (bekende) blindgangers in kaart te brengen. Het Kadaster heeft hier (deels) gehoor aan gegeven. De locaties werden vastgelegd op de veldwerken (schetsen welke ter plaatse door landmeters werden gemaakt van de wijziging van perceelgrenzen), in de kadastrale kaarten en in de leggers (bevat perceel omschrijvingen). Bij veranderingen zou deze informatie, zover deze ook daadwerkelijk door het Kadaster was vastgelegd, ook over moeten gaan naar de nieuwe versies. Echter waren niet alle blindganger locaties bekend en zullen ook niet alle wel bekende locaties zijn vastgelegd.

Geraadpleegde informatie

Topografische kaarten
De topografische kaarten van het Kadaster worden online geraadpleegd via www.topotijdreis.nl. Ten behoeve van Onderzoek Conflictperiode worden altijd de kaarten van de jaren 30, 40 en 50 geraadpleegd om een beeld te krijgen van de locatie ten tijde van WOII en specifiek locaties op te zoeken.

Defence Overprints
Onderstaande Defence Overprint-kaarten zijn geraadpleegd.

Defence Overprint kaarten		
Kaart. Nr.	**Omschrijving kaarten**	**Relevant**
358	Lisse,, 12 april 1945, Eastern Holland 25.000	Ja

Kadastrale informatie
Er was geen noodzaak tot het achterhalen van Kadastrale informatie.

3.2.10 Overige Nederlandse archieven

Naast de reeds vermelde archiefinstellingen, zijn er nog andere uiteenlopende archiefinstellingen in Nederland die relevante informatie voor Vooronderzoek (kunnen) bevatten. Dit betreft vaak kleinere archieven van bijvoorbeeld lokale musea, het NS-archief en soms zelfs privé-archieven. Dergelijke archieven zijn niet voor elke locatie aanwezig en er is conform CS-VROO geen verplichting ze te raadplegen.

3.2.10.1 Nationaal Brandweer Documentatie Centrum (Brandweerarchief)

Door de brandweer is een chronologisch overzicht opgesteld van grootschalige ongevallen in Nederland waarin gebeurtenissen zijn opgenomen met een som van doden en gewonden groter of gelijk aan tien. Uitgangspunt voor dit criterium is dat een dergelijk aantal slachtoffers vraagt om een enigszins omvangrijke en gecoördineerde inzet van medische hulpverlening. Deze lijst omvat ook de periode van WOII en aan WOII gerelateerde ongevallen in de periode hierna.

Betrouwbaarheid van de bron

De bron wordt als wisselend betrouwbaar gezien, aangezien de bronnen die gebruikt zijn voor het opstellen van deze lijsten zeer divers zijn en variëren van gedigitaliseerde kranten tot in archieven gevonden verslagen of dagboeken/rapporten van de Luchtbeschermingsdienst. Ook zitten er diverse vermeldingen uit secundaire literatuur bij.

Geraadpleegde documenten

Brandweerarchief	
Omschrijving documenten	**Relevant**
Branden met grote aantallen slachtoffers Nederland v8 1	Nee, 1
Grootschalig verkort NBDC site aug 2015	Nee, 1
Grootschalig 3 oorlogsjaren 40-45	Nee, 1
Omgekomen leden LBV HVD BB	Nee, 1

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Er zijn in het archief geen relevante meldingen aangetroffen.

3.2.11 Getuigenverklaringen

Interviews met ooggetuigen, die informatie hebben over de eventuele aanwezigheid van neergestorte vliegtuigen, afgeworpen bommen en andere gevechtshandelingen binnen het gebied, kan veel bruikbare informatie opleveren. Ruim 75 jaar na dato is het aantal ooggetuigen echter zeer beperkt. Vanuit het CS-VROO is er geen verplichting om getuigen te raadplegen.

Betrouwbaarheid van de bron

Eventuele ooggetuigen waren ten tijde van WOII meestal erg jong en bovendien vonden de gebeurtenissen meer dan 75 jaar geleden plaats. Verklaringen van ooggetuigen zijn daarom niet altijd betrouwbaar, waardoor een ooggetuigenverklaring altijd door een tweede bron bevestigd dient te worden, of onderbouwd zal worden waarom een specifieke verklaring als betrouwbaar wordt gezien bij afwezigheid van een andere bron.

Geraadpleegde getuigen

Er zijn voor onderhavig onderzoek geen getuigen geraadpleegd.

3.2.12 Buitenlandse archieven

In het buitenland zijn diverse archieven met uitgebreide informatie over WOII. Deze bevatten archiefstukken, boeken en foto's van oorlogshandelingen gemaakt of buitgemaakt door de troepen van het land waar het betreffende archief staat. Aangezien eenheden van diverse nationaliteiten op Nederlands grondgebied hebben gevochten, bevatten deze archieven vaak informatie over het voorkomen van explosieven in Nederland. De buitenlandse archieven betreffen de onderstaande en de buitenlandse luchtfotoarchieven zoals in §3.3 vermeld.

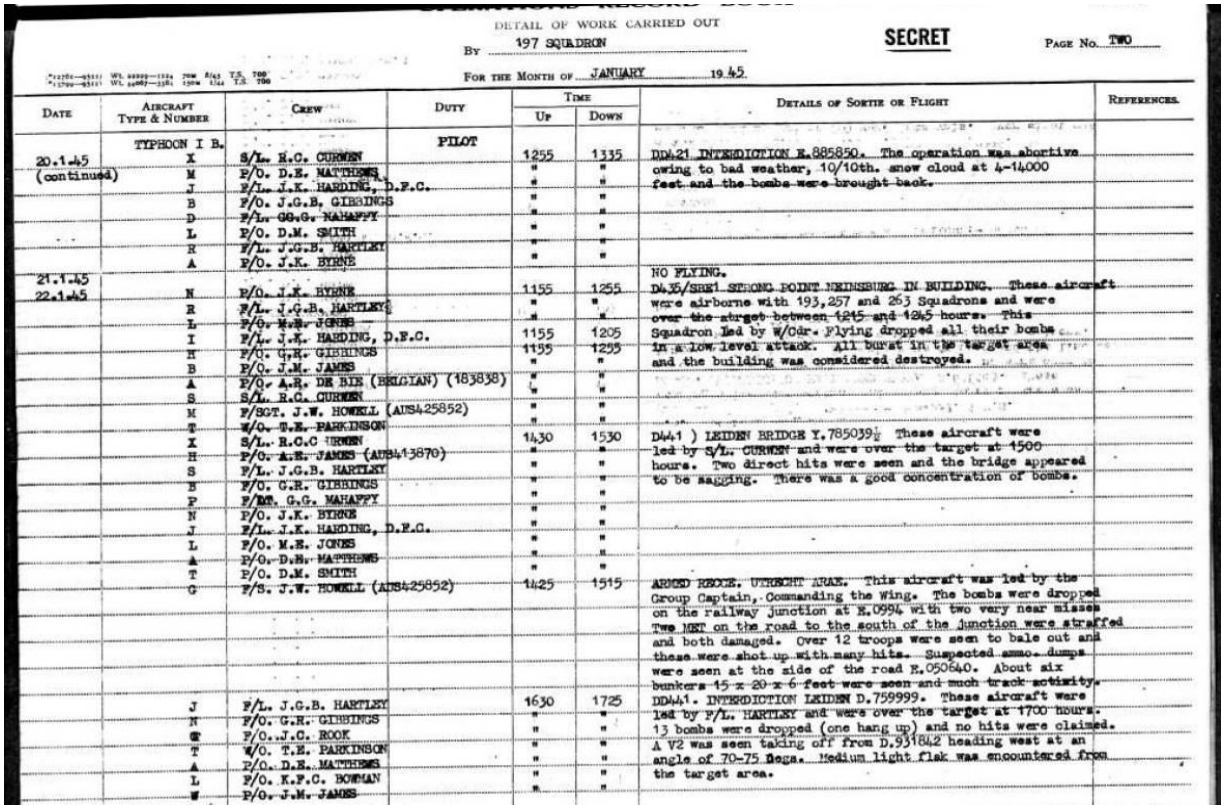
3.2.12.1 The National Archives te Londen

The National Archives te Londen (verder "TNA") is het officiële archief van Groot-Brittannië, met informatie over de Britse geschiedenis tot meer dan 1.000 jaar geleden. Hier zijn ondermeer operationele aanvalsgegevens te vinden met informatie over luchtaanvallen van de Royal Air Force (verder "RAF") tijdens WOII. In dit archief dienen de volgende collecties geraadpleegd te worden conform het CS-VROO:

- Bomber Command AIR14 day and night bomb raid sheets (1940-1945) en form E summaries (1940-1942)
- Bomber Command AIR24 appendices
- Coastal Command AIR15 strike sheets
- Fighter Command AIR24 appendices
- Allied Expeditionary Air Force (AEAF) / Second Tactical Air Force AIR37 daily logs
- AIR27 Squadron-dagboeken van relevante eenheden, indien raadpleging van de voorgaande toegangen daartoe aanleiding geeft.

Indien uit het overig bronnenmateriaal blijkt dat Britse en aanverwante landmacht-eenheden betrokken waren bij oorlogshandelingen in het onderzoeksgebied, dienen in dit archief de relevante War Diaries van de betreffende eenheden geraadpleegd te worden.





DETAIL OF WORK CARRIED OUT BY 197 SQUADRON FOR THE MONTH OF JANUARY 1945

SECRET

PAGE No. TWO

DATE	AIRCRAFT TYPE & NUMBER	CREW	DUTY	TIME UP	TIME DOWN	DETAILS OF SORTIE OR FLIGHT	REFERENCES
	TYPHOON I B.		PILOT				
20.1.45 (continued)	X	S/L. R.C. CURWEN		1255	1335	DD421 INTERDICTION E.885850. The operation was abortive owing to bad weather, 10/10th. snow cloud at 4-14000 feet and the bombs were brought back.	
	M	P/O. D.E. MATTHEWS		"	"		
	J	F/L. J.K. HARDING, D.F.C.		"	"		
	B	P/O. J.G.B. GIBBINGS		"	"		
	D	F/L. GG.G. MAHAFFY		"	"		
	L	P/O. D.M. SMITH		"	"		
	R	F/L. J.G.B. HARTLEY		"	"		
	A	P/O. J.K. BYRNE		"	"		
21.1.45						NO FLYING.	
22.1.45	N	P/O. J.K. BYRNE		1155	1255	D435/SHE1 STRONG POINT NEUSBURG IN BUILDING. These aircraft were airborne with 193,257 and 263 Squadrons and were over the target between 1245 and 1345 hours. This Squadron led by W/Cdr. Flying dropped all their bombs in a low level attack. All burst in the target area and the building was considered destroyed.	
	R	F/L. J.G.B. HARTLEY		"	"		
	L	P/O. M.E. JONES		"	"		
	I	F/L. J.K. HARDING, D.F.C.		1155	1205		
	H	P/O. G.R. GIBBINGS		1155	1255		
	B	P/O. J.M. JAMES		"	"		
	A	P/O. A.R. DE BIE (BELGIAN) (183838)		"	"		
	S	S/L. R.C. CURWEN		"	"		
	M	F/SGT. J.W. HOWELL (AUS425852)		"	"		
	T	W/O. T.E. PARKINSON		"	"		
	X	S/L. R.C.C IRWEN		1430	1530	D441) LEIDEN BRIDGE Y.785039½ These aircraft were led by S/L. CURWEN and were over the target at 1500 hours. Two direct hits were seen and the bridge appeared to be sagging. There was a good concentration of bombs.	
	H	P/O. A.E. JAMES (AUS413870)		"	"		
	S	F/L. J.G.B. HARTLEY		"	"		
	B	P/O. G.R. GIBBINGS		"	"		
	P	F/SGT. G.G. MAHAFFY		"	"		
	N	P/O. J.K. BYRNE		"	"		
	J	F/L. J.K. HARDING, D.F.C.		"	"		
	L	P/O. M.E. JONES		"	"		
	A	P/O. D.E. MATTHEWS		"	"		
	T	P/O. D.M. SMITH		"	"		
	C	F/S. J.W. HOWELL (AUS425852)		1425	1515	ARMED RECCE. UTRECHT AREA. This aircraft was led by the Group Captain, Commanding the Wing. The bombs were dropped on the railway junction at E.0994 with two very near misses Two MET on the road to the south of the junction were strafed and both damaged. Over 12 troops were seen to bale out and these were shot up with many hits. Suspected ammo. dumps were seen at the side of the road E.050640. About six bunkers 15 x 20 x 6 feet were seen and much track activity.	
	J	F/L. J.G.B. HARTLEY		1630	1725	DD441. INTERDICTION LEIDEN D.759999. These aircraft were led by F/L. HARTLEY and were over the target at 1700 hours. 13 bombs were dropped (one hang up) and no hits were claimed. A V2 was seen taking off from D.931842 heading west at an angle of 70-75 degs. Medium light flak was encountered from the target area.	
	N	F/O. G.R. GIBBINGS		"	"		
	C	F/O. J.C. ROOK		"	"		
	T	W/O. T.E. PARKINSON		"	"		
	A	P/O. D.E. MATTHEWS		"	"		
	L	P/O. K.F.C. BOWMAN		"	"		
	W	P/O. J.M. JAMES		"	"		

Figuur 3.2.9.1-I. Voorbeeld van de verslaglegging van de resultaten van een luchtaanval uitgevoerd door de RAF (in dit geval 197 Squadron van de 2nd Tactical Air Force). Per dag wordt vermeld welke piloten met welk type toestel bij een aanval betrokken was, met geplande doelwit en waargenomen resultaten gerapporteerd. Bron: The National Archives te Londen.

Betrouwbaarheid van de bron

Van de uitgevoerde luchtaanvallen zijn operationele aanvalsverslagen opgesteld. Hierin staan vermeld welke vliegtuigen, op welke dag en welk tijdstip, met welke wapens en op welk doelwit geacht werden een aanval uit te voeren. Daarnaast is achteraf door de bemanning gerapporteerd wat ze gedurende hun vlucht daadwerkelijk hebben uitgevoerd. Wat betreft deel één – type en aantallen vliegtuigen, datum en tijd, soorten wapens en het beoogd doelwit – zijn deze rapporten zeer betrouwbaar. Wat betreft deel twee – daadwerkelijk uitgevoerde aanvallen – zijn de rapporten maar zeer beperkt betrouwbaar en dienen door een tweede bron bevestigd te worden. Uit ervaring van T&A en onderzoeken van de RAF blijkt dat het beoogde doelwit (zeker in het begin van WOII) vaak niet gevonden werd en een verkeerd doelwit werd aangevallen. Daarnaast blijkt – ook uit ervaring van T&A en onderzoeken van de RAF – dat de gemelde resultaten vaak sterk overdreven waren.

Ook door de grondtroepen zijn verslagen opgesteld van hun acties en ervaringen, zoals de War Diaries van de Britten en de After Action Reports van de Amerikaanse troepen. Hier staan onder andere de bewegingen van de troepen in, of ze onder vuur lagen, waar ze vijanden waarnamen, etc. De betrouwbaarheid wisselt. Meldingen dat men onder vuur lag, zullen betrouwbaar zijn, echter locaties en meldingen van derden zijn minder betrouwbaar. Bij meldingen van locaties kunnen fouten van het kaartlezen naar voren komen, of is de omschrijving te karig om te bepalen waar men zich bevond. Indien locaties door derden gemeld werden, is de kans op fouten nog veel groter. Dit geldt ook voor meldingen van derden over andere zaken, net als schattingen van de sterkte van de vijand.

Geraadpleegde toegangsnummers van het National Archives te Londen

Relevante zoekslag in gegevens van de RAF
Om te voldoen aan de richtlijnen m.b.t. het doen van een relevant onderzoeksinspanning in de gegevens van de RAF, zoals gesteld in het CS-VROO, is Wardocs geraadpleegd. Zie §3.2.12.5 voor een nadere toelichting. De documenten van de hieronder vermelde toegangsnummers, zijn door een onderzoeker van T&A geraadpleegd.

Toegangsnummer AIR 37 – 2nd Tactical Air Force: Registered files and reports		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
715-718	Daily Log Second Tactical Air Force, Sept. 1944 – May 1945	Nee, 1

Leemte in kennis National Archives te Londen

- De gemelde aangevallen locaties zijn notoir onbetrouwbaar.
- De gemelde resultaten van de aanval zijn vaak sterk overdreven.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken
Er zijn in het archief geen relevante meldingen aangetroffen.

3.2.12.2 Library and Archives Canada

De Library and Archives Canada ("Ottawa") te Ottawa is het officiële archief van Canada. Hier zijn o.a. War Diaries van de Canadese eenheden, Defence Overprints en (lucht)foto's van WOII ondergebracht. Conform het CS-VROO dienen in dit archief de relevante War Diaries van de betreffende eenheden geraadpleegd te worden, indien uit het overige bronnenmateriaal blijkt dat Canadese landmachteenheden betrokken waren bij de oorlogshandelingen in het onderzoeksgebied.

Betrouwbaarheid van de bron

Hiervoor geldt hetzelfde als voor The National Archives te Londen met betrekking tot de opgestelde verslagen van grondtroepen (zie §3.2.12.1), hetzelfde voor Defence Overprints als omschreven voor het Kadaster Zwolle (zie §3.2.9) en hetzelfde voor luchtfoto's als in het algemeen zoals omschreven in §3.3.

Geraadpleegde toegangsnummers van Library and Archives Canada

Voor onderhavig onderzoek is het archief niet geraadpleegd.

3.2.12.3 The National Archives and Records Administration te College Park

The National Archives and Records Administration ("NARA") te College Park is het officiële archief van de Verenigde Staten. Hier zijn o.a. vluchtgegevens van luchtaanvallen van de United States Army Air Forces en (lucht)foto's van WOII te vinden. Conform het CS-VROO is het raadplegen van dit archief verplicht indien uit het andere bronnenmateriaal blijkt dat het onderzoeksgebied is getroffen door luchtaanvallen uitgevoerd door de United States Army Air Forces (USAAF). In dat geval wordt tenminste de collectie Mission Reports ('World War II Combat Operations Reports 1941 - 1946'; Record Group 18 geraadpleegd.

Als uit het overige bronnenmateriaal blijkt dat Amerikaanse landmachteenheden betrokken waren bij oorlogshandelingen in het onderzoeksgebied, dan worden in NARA relevante After Action Reports van de betreffende eenheden geraadpleegd.

Betrouwbaarheid van de bron

Hiervoor geldt hetzelfde als voor The National Archives te Londen met betrekking tot vluchtgegevens en rapporten van de landmachteenheden (zie §3.2.12.1) en hetzelfde als voor luchtfoto's in het algemeen zoals omschreven in §3.3.

Geraadpleegde toegangsnummers van NARA te College Park

Dit archief is voor onderhavig onderzoek niet geraadpleegd, aangezien er op basis van de geraadpleegde bronnen geen aanleiding was om aanvullende, relevante informatie in dit archief te verwachten.

3.2.12.4 Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg

Het Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg bevat de informatie van de Duitse militaire geschiedenis vanaf 1867. Conform de richtlijnen van het CS-VROO dient ten minste de collectie Lageberichte van de Luftwaffenführungsstab Ic geraadpleegd, die meldingen bevat over bomafworpen op Nederlands grondgebied in de periode 10 mei 1940 - 10 november 1941.

Betrouwbaarheid van de bron

Er zijn diverse soorten Duitstalige rapporten te vinden. Deze lopen uiteen van rapporten opgesteld door een Duitse autoriteit op een locatie in Nederland die verslag legde van gebeurtenissen ter plaatse (zoals een Ortskommandant) tot aan korte samenvattende rapporten die naar Duitsland werden gestuurd om verslag te doen van de gebeurtenissen (vaak luchtactiviteit) in Nederland. Voor deze rapporten geldt hetzelfde als voor de archiefstukken uit gemeentearchieven, regionale archieven en het Nationaal Archief, namelijk dat de gebeurtenis zelf betrouwbaar is, maar de betrouwbaarheid van de details afhangen van de persoon die rapporteert en zijn positie.

Tevens bevat het archief enkele luchtfoto's uit WOII. Hiervoor geldt hetzelfde als voor luchtfoto's in het algemeen zoals omschreven in §3.3.

Geraadpleegde inventarissen van het Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg

RH24-88: LXXXVIII. Armeekorps		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
RH24-88/13	Tätigkeitsberichte Juni-Dezember 1942	Nee, 1
RH24-88/70	Tätigkeitsberichte Januar-Juni 1943	Nee, 1
RH24-88/78	Tätigkeitsberichte Juli-Dezember 1943	Nee, 1
RH24-88/90	Tätigkeitsberichte Januar-Juni 1944	Nee, 1
RH24-88/99	Tätigkeitsberichte Juli-August 1944	Nee, 1

RL 2-II – Generalstab der Luftwaffe / Luftwaffeführungsstab, 1931-1945		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
4 5. Abteilung (Ic; Feindaufklärung, Abwehr, geistige Betreuung) 4.3 Lagemeldungen, Lageberichte 4.3.1 Reichsgebiet und alle Fronten Bandfolgetitel: Lageberichte alle Fronten.- Eigener und Feindeinsatz, Aufklärung		
RL 2-II/205	9. - 21. Mai 1940	Nee, 1
RL 2-II/206	22. - 27. Mai 1940	Nee, 1
RL 2-II/207	28. Mai - 2. Juni 1940	Nee, 1
RL 2-II/208	3. - 8. Juni 1940	Nee, 1
RL 2-II/209	9. - 14. Juni 1940	Nee, 1
RL 2-II/210	15. - 22. Juni 1940	Nee, 1
RL 2-II/211	23. - 30. Juni 1940	Nee, 1
RL 2-II/211a	1. - 6. Juli 1940	Nee, 1
RL 2-II/212	7. - 20. Juli 1940	Nee, 1
RL 2-II/213	21. Juli - 1. Aug. 1940	Nee, 1
RL 2-II/1025	2. - 11. Aug. 1940	Nee, 1
RL 2-II/1026	12. - 16. Aug. 1940	Nee, 1
RL 2-II/214	15. - 22. Sept. 1940	Nee, 1
RL 2-II/215	23. Sept. - 1. Okt. 1940	Nee, 1
RL 2-II/216	3. - 13. Okt. 1940	Nee, 1
RL 2-II/217	14. - 24. Okt. 1940	Nee, 1
RL 2-II/218	25. Okt. - 4. Nov. 1940	Nee, 1
RL 2-II/219	5. - 13. Nov. 1940	Nee, 1

RL 2-II – Generalstab der Luftwaffe / Luftwaffeführungsstab, 1931-1945		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
4 5. Abteilung (Ic; Feindaufklärung, Abwehr, geistige Betreuung) 4.3 Lagemeldungen, Lageberichte 4.3.1 Reichsgebiet und alle Fronten Bandfolgetitel: Lageberichte alle Fronten.- Eigener und Feindeinsatz, Aufklärung		
RL 2-II/220	14. - 19. Nov. 1940	Nee, 1
RL 2-II/221	20. - 26. Nov. 1940	Nee, 1
RL 2-II/222	27. Nov. - 3. Dez. 1940	Nee, 1
RL 2-II/223	4. - 12. Dez. 1940	Nee, 1
RL 2-II/224	13. - 21. Dez. 1940	Nee, 1
RL 2-II/225	22. - 31. Dez. 1940	Nee, 1
RL 2-II/226	1. - 9. Jan. 1941	Nee, 1
RL 2-II/227	10. - 18. Jan. 1941	Nee, 1
RL 2-II/228	19. - 31. Jan. 1941	Nee, 1
RL 2-II/229	1. - 9. Febr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/230	10. - 18. Febr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/231	19. - 28. Febr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/232	1. - 8. März 1941	Nee, 1
RL 2-II/233	9. - 16. März 1941	Nee, 1
RL 2-II/234	17. - 21. März 1941	Nee, 1
RL 2-II/235	22. - 24. März 1941	Nee, 1
RL 2-II/236	25. - 31. März 1941	Nee, 1
RL 2-II/237	1. - 7. Apr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/238	8. - 14. Apr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/239	15. - 22. Apr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/240	23. - 30. Apr. 1941	Nee, 1
RL 2-II/241	1. - 6. Mai 1941	Nee, 1
RL 2-II/242	7. - 14. Mai 1941	Nee, 1
RL 2-II/243	15. - 26. Mai 1941	Nee, 1
RL 2-II/244	27. Mai - 7. Juni 1941	Nee, 1
RL 2-II/245	8. - 15. Juni 1941	Nee, 1
RL 2-II/246	16. - 25. Juni 1941	Nee, 1
RL 2-II/247	26. - 30. Juni 1941	Nee, 1
RL 2-II/248	1. - 6. Juli 1941	Nee, 1
RL 2-II/249	7. - 12. Juli 1941	Nee, 1
RL 2-II/250	13. - 18. Juli 1941	Nee, 1
RL 2-II/251	19. - 24. Juli 1941	Nee, 1
RL 2-II/252	25. - 31. Juli 1941	Nee, 1
RL 2-II/253	1. - 9. Aug. 1941	Nee, 1
RL 2-II/254	10. - 16. Aug. 1941	Nee, 1
RL 2-II/255	17. - 22. Aug. 1941	Nee, 1
RL 2-II/256	23. - 28. Aug. 1941	Nee, 1
RL 2-II/257	29. Aug. - 3. Sept. 1941	Nee, 1
RL 2-II/258	4. - 8. Sept. 1941	Nee, 1
RL 2-II/259	9. - 14. Sept. 1941	Nee, 1
RL 2-II/260	15. - 20. Sept. 1941	Nee, 1
RL 2-II/261	21. - 26. Sept. 1941	Nee, 1
RL 2-II/262	27. Sept. - 2. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/263	3. - 9. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/264	10. - 14. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/265	15. - 18. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/266	19. - 23. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/267	24. - 28. Okt. 1941	Nee, 1
RL 2-II/268	28. Okt. - 3. Nov. 1941	Nee, 1
RL 2-II/269	4. - 9. Nov. 1941	Nee, 1

RM 7- OKM / Seekriegsleitung der Kriegsmarine		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
Seekriegsleitung		
RM 7/345	Bd. 18 Entfernen15. - 23. Aug. 1940	Nee, 1
RM 7/346	Bd. 19 Entfernen24. - 31. Aug. 1940	Nee, 1
RM 7/347	Bd. 20 Entfernen1. - 8. Sept. 1940	Nee, 1
RM 7/348	Bd. 21 Entfernen9. - 21. Sept. 1940	Nee, 1

RM45/II: Kriegstagebücher		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
	Geen relevante inventarissen aangetroffen	

RW 37 - Wehrmachtsbefehlshaber in den Niederlanden (1940-1945)		
De stukken betreffen vooral in beslag genomen zaken als vliegtuigen, grond en 'Kriegswichtige Objekten'. Verder een deel over in Nederland gesneuvelde Duitse soldaten		
Inv. Nr.	**Omschrijving archiefstuk(ken)**	**Relevant**
RW37/23	Wochenlageberichte Bd.1: 29. Dez. 1941-30. Aug. 1942	Nee, 1
RW37/24	Wochenlageberichte Bd.2: 31 Aug. 1942 – 16. Mai 1943	Nee, 1
RW37/25	Wochenlageberichte Bd.3: Juni-Nov. 1943	Nee, 1

Leemte in kennis Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg

- Veel informatie van Duitse instanties is in WOII verloren gegaan in de strijd, bewust vernietigd, of kwijtgeraakt. Op voorhand kan daarom zondermeer worden gesteld dat er mogelijk informatie ontbreekt in de geraadpleegde inventarissen.
- Diverse van de stukken, zoals de Kriegstagebücher, zijn handgeschreven. Deze handschriften zijn niet altijd goed te ontcijferen.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Er zijn in het archief geen relevante meldingen aangetroffen.

3.2.12.5 Wardocs (Hans Nauta)

T&A werkt regelmatig samen met het bedrijf Wardocs van de gerenommeerde onderzoeker Hans Nauta. Via Wardocs worden gegevens omtrent bombardementen en/of vliegtuigcrashes aangeleverd uit buitenlandse archieven zoals The National Archives te Londen, The National Archives and Records Administration ("NARA") te College Park en het Bundesarchiv-Militärarchiv te Freiburg.

Betrouwbaarheid van de bron

Hans Nauta bezit een zeer uitgebreid archief van documenten uit genoemde archieven, verwerkt in een uitvoerige database en heeft zeer veel ervaring met het raadplegen van de archieven en het assisteren bij Vooronderzoeken naar mogelijk aanwezige explosieven. Daarbij levert hij scans van de originele archiefstukken met bronvermelding. Daarmee levert hij informatie gebaseerd op degelijk onderzoek en waarvan de bron verifieerbaar is. Voor de geleverde stukken geldt dat ze dezelfde betrouwbaarheid hebben als reeds gemeld bij betreffende archieven. Omdat Hans Nauta een zeer uitgebreide database heeft, die hij uitvoerig raadpleegt, zijn in feite enkele leemtes in kennis van bepaalde bronnen gedekt. Zijn bevindingen worden altijd onderbouwd gerapporteerd, waarbij T&A dit analyseert en verwerkt in kader van het onderzoek.

Relevante zoekslag in gegevens van de RAF

Om te voldoen aan de richtlijnen m.b.t. het doen van een relevante onderzoeksinspanning in de gegevens van de RAF, zoals gesteld in het CS-VROO, is Wardocs geraadpleegd. Op basis van de zeer uitgebreide en systematisch toegankelijke database van Wardocs is daarmee een relevante zoekslag gedaan in de volgende bronnen:

Commands

- AIR14: Bomber Command. Day and night bomb raid sheets (1940-1945) en form E summaries (1940-1942)
- AIR15: Coastal Command. Strike sheets
- AIR16: Fighter Command
- AIR24: Fighter Command and Bomber Command. Appendices.
- AIR37: Allied Expeditionary Air Force en Second Tactical Air Force, daily logs

Groups

- AIR25: Groups

Squadrons

- AIR27: Squadrons

Voor de stukken van Bomber Command RAF geldt tevens dat T&A de boeken van Zwanenburg als relevante zoekslag beschouwd. Hoewel de heer Zwanenburg voor deze werken uitsluitend de Daily en Weekly Summaries uit het archief van The National Archives te Londen heeft gebruikt en die voor bepaalde periodes van WOII niet uitvoerig zijn, is T&A van mening dat het volstaat. De reden hiervoor is drieledig.

Ten eerste de betrouwbaarheid van de locatieaanduidingen in de stukken van Bomber Command RAF – deze zijn namelijk notoir onbetrouwbaar.[5] Zeker aangezien de RAF al vroeg in de oorlog overging tot vrijwel uitsluitend nachtelijke aanvallen, wat de navigatie niet ten goede kwam. Een melding in deze stukken van een aanval in of nabij het onderzoeksgebied, zonder bevestiging uit een bron die betrouwbaar is m.b.t. de locatie, zou daardoor op geen enkele wijze leiden tot een andere conclusie van het onderzoek.

Ten tweede heeft de heer Zwanenburg voor zijn onderzoeken reeds een vrij uitvoerige zoekslag gemaakt en de meldingen m.b.t. Nederland verwerkt in zijn boeken. Een meer uitvoerige zoektocht, zonder dat er aanvullende informatie beschikbaar is om gericht te kunnen zoeken, zou dus dieper moeten gaan en erg arbeidsintensief zijn.

Ten derde zit de leemte in de boeken van Zwanenburg voornamelijk aan het einde van WOII, toen de oorlog in alle hevigheid in en nabij Nederland plaatsvond. Dit wordt ondervangen doordat T&A de Daily Logs van de 2nd Tactical Air Force doorneemt, waar de grootste leemte inzit in het werk van Zwanenburg voor deze fase van de oorlog. Tevens raadpleegt T&A luchtfoto's van eind WOII, zodat ook incidentele en/of niet in andere bronnen vastgelegde sporen van oorlogshandelingen gevonden worden. Indien daaruit blijkt dat er sprake is van een luchtaanval op of nabij het onderzoeksgebied, voert T&A waar nodig alsnog een zoekslag uit in de archieven van de RAF.

Met andere woorden: Op voorhand – dus zonder concrete aanwijzing uit andere bron – onderzoek doen in de stukken van Bomber Command RAF kan alleen leiden tot een andere conclusie indien (1) de locatieaanduiding in de betreffende stukken correct en nauwkeurig genoeg zijn, (2) de aanval niet reeds vermeld was in de boeken van Zwanenburg, (3) geen enkele andere bron melding doet van bominslagen, (4) er een luchtfoto beschikbaar is van na de aanval en (5) de luchtfoto sporen laat zien die de aanval bevestigen. Volgens T&A staat de extra inspanning daardoor niet in verhouding tot de kans op bruikbare resultaten die anderzijds niet verkregen zouden zijn.

T&A doorzoekt het archief van Bomber Command RAF wel indien er uit andere bronnen aanwijzingen zijn, die duiden op een bombardement door eenheden van dit Command.

Door Wardocs geraadpleegde toegangsnummers van het National Archives te Londen

Er is via Wardocs geen relevante informatie met betrekking tot onderhavig onderzoek achterhaald.

[5] Doelwitten werden vaak niet gevonden, of herkend, zeker in het begin van de oorlog en bij nachtelijke aanvallen. Uit een onderzoek van de RAF uit augustus 1941, het Bensusan-Butt report, bleek dat in de zomer van 1941 slechts 20% van de bommen binnen een straal van circa 8 kilometer van het doelwit terecht kwamen. Hoewel gedurende WOII dit verbeterde, bleef het een probleem voor de geallieerde luchtmacht.

3.2.12.6 Service Historique de la Défense, Château de Vincennes (Frankrijk)

De Service Historique de la Défense ("SHD") is het archief van het Franse ministerie van defensie. Het bevat met name stukken over de Franse militaire historie vanaf de 17de eeuw. Hoewel het Franse leger en luchtmacht betrekkelijk weinig actief zijn geweest in WOII in Nederland, geldt met name voor Zeeland en enkele delen van Brabant dat ze in de meidagen van 1940 slag hebben geleverd en luchtaanvallen hebben uitgevoerd.

Betrouwbaarheid van de bron

Hiervoor geldt hetzelfde als voor The National Archives te Londen (zie §3.2.12.1) en collectie 409 uit het NIMH (zie §3.2.4), namelijk dat gevechtsverslagen en behaalde resultaten bewust of onbewust overdreven kunnen zijn, in de hitte van de strijd waarnemingen soms foutief waren en dat de Fransen minder bekend waren met Nederland en dus plaatsnamen en locaties verkeerd vermelden.

Geraadpleegde toegangsnummers van Service Historique de la Défense

Voor onderhavig onderzoek is het archief niet geraadpleegd.

3.2.13 Informatie van internet

Tegenwoordig is ook internet een goede bron voor informatie, ook voor Vooronderzoek. Hoewel op internet informatie staat waarvan de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid in twijfel getrokken kunnen worden, zijn er tegenwoordig ook veel archiefinstellingen die foto's, archiefstukken, dagboeken en meer gedigitaliseerd materiaal beschikbaar hebben gesteld via hun website. Daarnaast is er informatie te vinden van amateurhistorici, krantenberichten van de afgelopen decennia, contactgegevens van mogelijke getuigen en locatiedeskundigen en meer.

Betrouwbaarheid van de bron

De betrouwbaarheid van informatie van internet is zeer sterk wisselend. Er wordt alleen informatie van internet verwerkt in onderzoeken wanneer de bron als redelijk tot zeer betrouwbaar wordt gezien, of tenminste in één betrouwbare bron wordt bevestigd. Indien de informatie van internet doorslaggevend is voor een analyse, zal de betrouwbaarheid in de analyse in bijlage 3 vermeld worden.

Website Vergeltungswaffen

De website http://www.vergeltungswaffen.nl/ geeft een overzicht van gebeurtenissen omtrent V-wapens (V_1 en V_2) in Nederland. Op de kaart zijn locaties van inslagen en lanceerinstallaties aangegeven. Bij de meldingen wordt eventueel aanvullende beschikbare informatie betreffende datum en locatie weergegeven. De meldingen zijn echter niet voorzien van bronverwijzing. Op basis van eigen onderzoek kan worden gesteld dat de aangegeven locaties en data niet altijd correct zijn en er meldingen dubbel op de kaart staan. Tevens blijkt dat er verschillende meldingen in kaart staan waarvan de exacte locatie niet te achterhalen is. Vergeltungswaffen.nl is in dit onderzoek gebruikt voor een indicatie van de gebeurtenissen omtrent V-wapens. Meldingen dienen ter afbakening van op explosieven verdachte gebieden altijd te kunnen worden bevestigd met informatie uit andere bronnen.

Geraadpleegde websites

Website	Korte toelichting	Bronverwijzing[6]
http://www.topotijdreis.nl/	Historische kaarten van Kadaster	Kadaster topotijdreis
http://www.echodelta.net/mbs/eng-translator.php	Website om coördinaten die de geallieerden gebruikten om te zetten naar huidige locaties.	N.v.t.
http://www.vergeltungswaffen.nl	Overzicht van V1 en V2-inslagen in Nederland	Vergeltungswaffen
www.ikme.nl	Indicatieve kaart militair erfgoed	ikme
https://www.delpher.nl/nl/kranten	Digitaal archief van historische kranten	Delpher
https://www.verliesregister.studiegroepluchtoorlog.nl/ahome/lossregister/	De meest complete database van vliegtuigcrashes uit WOII in Nederland. Wordt ook up to date gehouden.	Verliesregister
https://m.facebook.com/Hillegom.dichtbij/photos/munitie-uit-ringvaart-gehaaldstreek-de-complete-ringvaart-wordt-voor-het-eerst-i/230898640372604/	Informatie betreffen baggeren Ringvaart	Hillegom dichtbij Ringvaart
https://issuu.com/twovisions/docs/ln_week_44_12	Inzien exemplaren Lisser Nieuws	Lisser Nieuws

[6] In bijlage 3 wordt in de kolom "bronverwijzing" naar deze termen verwezen voor de betreffende website.

Uitwerking van de aangetroffen relevante stukken

Voor de aangetroffen relevante gebeurtenissen wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

3.3 LUCHTFOTO-INTERPRETATIE

In WOII zijn door de geallieerden diverse fotoverkenningsvluchten boven Nederland uitgevoerd. Veel van deze luchtfoto's zijn terug te vinden in de Speciale Collecties van de bibliotheek van Wageningen UR ("Wag") en bij het Kadaster in Zwolle ("Zwolle"). Ook de luchtfotocollectie van de Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland ("RCAHMS") / National Collection of Aerial Photography ("NCAP") te Edinburgh (waarbinnen twee afzonderlijke archieven, "ACIU/JARIC") en the National Archives and Records Administration te College Park ("NARA") hebben (een grote hoeveelheid) luchtfoto's van Nederland beschikbaar. The National Archives te Londen ("TNA"), de Laurier Military History Archive in Canada ("LMH"), de National Air Photo Library Ottawa ("Canada"), het Bundesarchiv/Militärarchiv te Freiburg ("BAF") en het spoorwegmuseum te Utrecht ("SMU") beschikken over een beperkter aantal luchtfoto's van Nederland.

Criteria luchtfotoselectie

Luchtfoto's worden geselecteerd op basis van de opnamedatum, dekking, schaal en kwaliteit van de luchtfoto. Middels deze criteria wordt de keuze voor de meest bruikbare luchtfoto's in relatie tot de oorlogshandeling gemaakt. De datum is daarbij erg belangrijk. Bij voorkeur wordt een foto van zo kort mogelijk na een oorlogshandeling gebruikt, omdat daarop de sporen ervan in de regel duidelijker zichtbaar zijn. Om deze sporen goed te onderscheiden wordt – waar nodig - een foto van voor de oorlogshandeling geraadpleegd, bij voorkeur van een datum van zo kort mogelijk ervoor. Daarnaast is beeldkwaliteit zeer belangrijk. De voorkeur gaat uit naar een scherpe foto, die het gebied goed dekt, van een goede schaal is en zonder beperkende factoren, zoals aanwezigheid van bewolking, inundaties, of beschadigingen aan de foto zelf. Daarom worden de Nederlandse luchtfotoarchieven van Wageningen en Zwolle normaal gesproken als eerste geraadpleegd, omdat deze laatstgenoemde factoren online snel inzichtelijk zijn. Deze archieven bevatten in de regel echter slechts foto's vanaf september 1944 en sporadisch van de jaren daarvoor. Indien de luchtfoto's uit deze archieven niet volstaan, worden de collecties van RCAHMS/NCAP, LMH en/of andere archieven geraadpleegd. Zie ook bijlage 5 voor een de afspraken met de opdrachtgever m.b.t. de selectie van luchtfoto's.

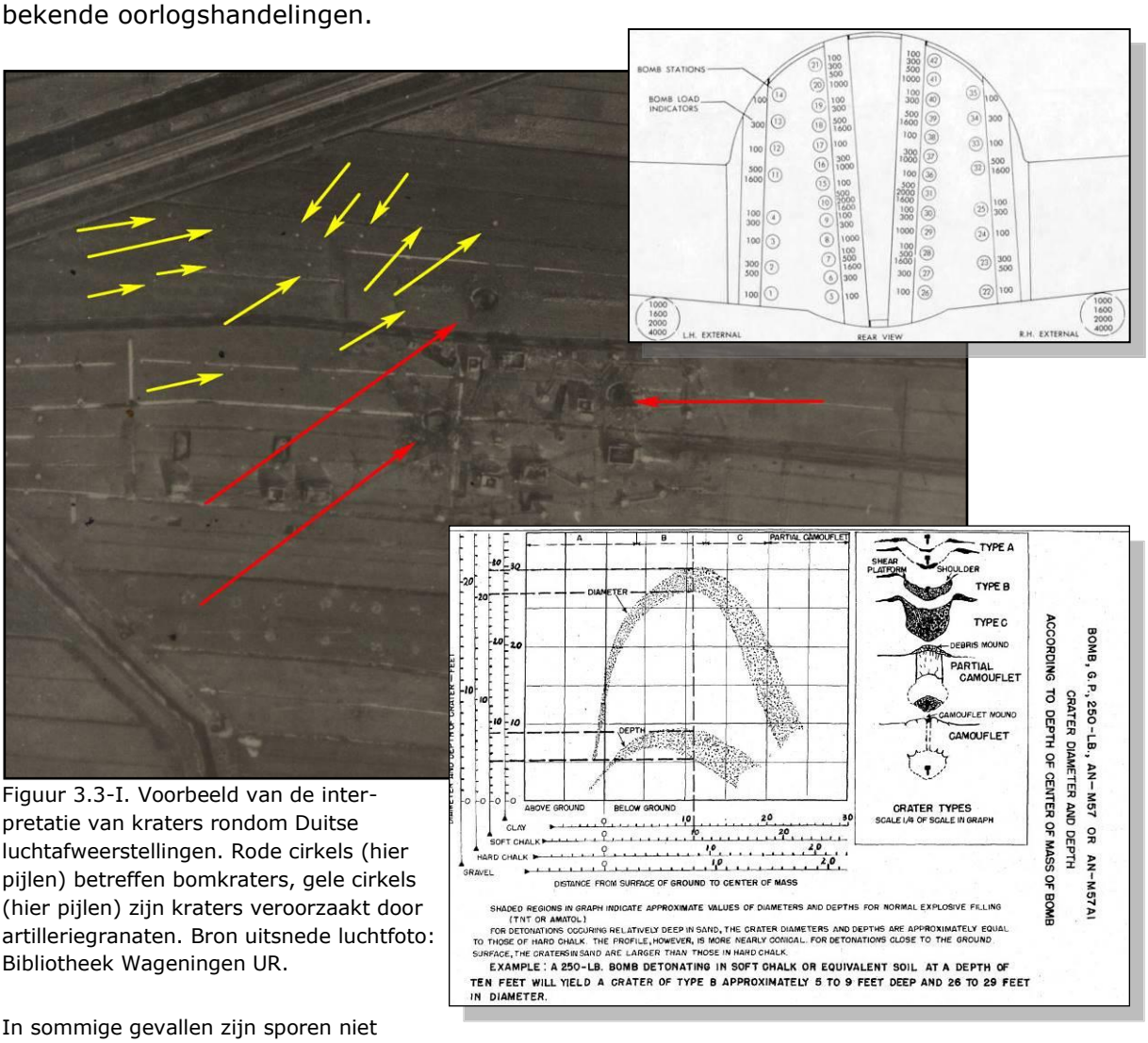
Tevens wordt een vlakdekkende luchtfotoanalyse uitgevoerd met foto's van eind WOII teneinde een zo compleet mogelijk beeld van de oorlogshandelingen te verkrijgen. Dit wordt gedaan ongeacht of er meldingen van oorlogshandelingen in de tijd ervoor zijn.

Luchtfoto-interpretatie

Foto's worden door deskundigen met ervaring in de interpretatie van luchtfoto's uit het tijdvak 1940-1945 onafhankelijk van elkaar geïnterpreteerd. Eén van deze deskundigen voert deze analyse uit met de kennis van informatie uit het overige bronnenmateriaal. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een beeldbewerkingsprogramma waarmee o.a. helderheid, contrast en scherpte van de foto zijn aan te passen. De tweede analist voert zijn analyse uit zonder de aanvullende informatie uit het bronnenmateriaal en maakt gebruik van ArcGIS en de geogerefereerde luchtfoto. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Image Analysis Toolbox en Effect Toolbox voor de beeldbewerking en –analyse (o.a. Dynamic Range Adjustment, Swipe functionaliteit). 3D-analyse vindt plaats indien dit nodig wordt geacht en staat in dat geval vermeld in bijlage 3 bij de betreffende luchtfoto.

Betrouwbaarheid van de bron

Luchtfoto's worden in de regel als betrouwbare bron gezien. Bij luchtfoto's dient echter rekening gehouden te worden met het feit dat ze geïnterpreteerd worden, met andere woorden dat er een soort van "vertaling" plaatsvindt van wat op de foto zichtbaar is. Aangezien niet alle sporen van oorlogshandelingen eenduidig als zodanig te herkennen zijn, geldt echter dat de betrouwbaarheid van deze sporen uiteen kunnen lopen. De betrouwbaarheid wordt verhoogd wanneer sporen te relateren zijn aan bijvoorbeeld bekende oorlogshandelingen.



Figuur 3.3-I. Voorbeeld van de interpretatie van kraters rondom Duitse luchtafweerstellingen. Rode cirkels (hier pijlen) betreffen bomkraters, gele cirkels (hier pijlen) zijn kraters veroorzaakt door artilleriegranaten. Bron uitsnede luchtfoto: Bibliotheek Wageningen UR.

In sommige gevallen zijn sporen niet eenduidig in verband te brengen met de bekende oorlogshandelingen. Met behulp van informatie over bommenrekken (zie bovenste inzet, bron: Boeing B-17G Field Service Manual) kan in enkele gevallen op basis van een opvallend kraterpatroon achterhaald worden welk type toestel de bommen afwierp, in andere gevallen kan een analyse ondersteund worden door informatie over krateraafmetingen (zie onderste inzet, bron: Terminal Ballistic Data – volume 1).

Bij de analyse van de sporen van oorlogshandelingen wordt per spoor/object beoordeeld hoe waarschijnlijk de conclusie is. Hierbij bestaan conform het CS-VROO drie classificaties:

1. Bevestigd: betrouwbaarheid grenst aan zekerheid. De waarneming kan worden bevestigd met een tweede bron (betrouwbaarheid 99%);
2. Waarschijnlijk: de deskundigen zijn overwegend zeker van de validiteit van de classificatie van het object op de luchtfoto (betrouwbaarheid 50% of hoger);
3. Mogelijk: de deskundigen zijn overwegend onzeker van de validiteit van de classificatie van het object op de luchtfoto (betrouwbaarheid lager dan 50%).

Tenminste twee deskundigen beoordelen per object hoe betrouwbaar de conclusie van de luchtfotoanalyse is. Verschillen in de interpretaties tussen de deskundigen worden besproken en resulteren in een gezamenlijke eindclassificatie. Indien sporen op een luchtfoto niet eenduidig zijn, zal meegewogen worden of ze door een tweede bron bevestigd worden. In de gebeurtenissenlijst van bijlage 3 worden de luchtfotoanalyses beschreven. Tenzij anders vermeld, worden de omschreven sporen van oorlogshandelingen en objecten als 'waarschijnlijk' beoordeeld, of als 'bevestigd' wanneer er sprake van is dat een tweede bron de waarneming verifieert. De beoordeling van de (on)zekerheid zal onderbouwd worden en er zal vermeld worden hoe het is meegewogen in de conclusies (verdacht/onverdacht).

Geraadpleegde luchtfoto's

In onderstaande tabel staan alle luchtfoto's van het onderzoeksgebied die zijn geraadpleegd voor onderhavig onderzoek. De afkortingen in de kolom "archief" verwijzen naar de archiefinstellingen zoals aan het begin van deze paragraaf aangegeven. In bijlage 4 is middels kaders in kaart aangegeven welk gebied gedekt is door elke luchtfoto. Elk kader is van een markering voorzien, waarin de laatste cijfers het fotonummer aangeven en de combinatie van cijfers ervoor het sortienummer.

Datum	Fotonr	Sortie	Schaal (1:x)	Relevant	Archief
26.02.1945	3287	106G/4540	ca. 9.000	Ja. Geraadpleegd wegens vlakdekkende luchtfotoanalyse van eind WOII	Zwolle

Leemte in kennis luchtfoto's

- Geen.

Uitwerking van de luchtfoto-analyse i.v.m. oorlogshandelingen

Voor de luchtfoto-analyse wordt verwezen naar de gebeurtenissenlijst in bijlage 3.

Uitwerking van de luchtfoto-analyse i.v.m. naoorlogse grondroering

Er zijn geen relevante sporen van naoorlogse grondroering zichtbaar.

4 FASE 2: ANALYSE BRONNENMATERIAAL

In deze fase wordt het historisch bronnenmateriaal afkomstig van de inventarisatiefase gedetailleerd geanalyseerd. Op basis hiervan wordt vastgesteld of er sprake is van de vermoedelijke aanwezigheid van explosieven. Deze analyse is in de gebeurtenissenlijst in bijlage 3 uitgevoerd per relevante gebeurtenis. In onderhavig hoofdstuk is een algemene toelichting gegeven over de uitvoering van een dergelijke analyse.

Verdacht of onverdacht?
Bij de analyse wordt het bronnenmateriaal geanalyseerd en de betrouwbaarheid ervan beoordeeld. In de paragrafen van hoofdstuk 3 zijn per bron de richtlijnen weergegeven die T&A hanteert bij het beoordelen van deze betrouwbaarheid.

Conform §2.3.2 uit het CS-VROO wordt op basis van de analyse van de indicaties en contra-indicaties uit het bronnenonderzoek gemotiveerd vastgesteld of er in het onderzoeksgebied sprake is van aanwijzingen voor de aanwezigheid van ontplofbare oorlogsresten (conclusie ***verdacht*** of ***onverdacht*** gebied), omdat van indicaties niet kan worden aangetoond dat de daarbij mogelijk ingezette munitieartikelen tot uitwerking zijn gekomen of inmiddels zijn geruimd.

Bij deze beoordeling wordt het document CS-VROO-02[7] als richtlijn gehanteerd. Daarin worden van veelvoorkomende oorlogshandelingen/indicaties verschillende, mogelijk relevante, onderzoeksvragen gesteld. De antwoorden hierop worden onderbouwd met duidelijke en herleidbare verwijzingen naar de gebruikte bronnen en databases van ingezette middelen. Indien van deze richtlijn wordt afgeweken, is dit gemotiveerd in de analyse van betreffende oorlogshandeling/indicatie in bijlage 3. Tevens is in bijlage 5 aangegeven hoe T&A omgaat met de onderzoeksvragen.

Als na de analyse van het bronnenmateriaal geen feiten duiden op de vermoedelijke aanwezigheid van explosieven, wordt de conclusie onverdacht getrokken. Als er sprake is van de vermoedelijke aanwezigheid van explosieven, wordt de conclusie verdacht getrokken. In dit geval dient een analyse uitgevoerd te worden om te bepalen wat de afbakening hiervan is (horizontaal en/of verticaal), welke (sub)soort explosieven mogelijk aanwezig zijn en van welk kaliber/gewichtsklasse, nationaliteit en verschijningsvorm ze zijn. Daarnaast dient het verwachte aantal gegeven te worden en in geval van afwerpmunitie tevens het type ontstekingsinrichtingen.

Op basis van die analyse is het gehele onderzoeksgebied onverdacht verklaard.

De analyses van de conclusies zijn per gebeurtenis in bijlage 3 omschreven.

[7] Het CS-VROO-02 betreft een document met "Nadere bepalingen voor het uitvoeren van Vooronderzoek en Risicoanalyse behorende bij het Certificatieschema Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten (CS-VROO-01)".

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Aangezien het gehele onderzoeksgebied onverdacht is, kunnen grondroerende werkzaamheden binnen het onderzoeksgebied op reguliere wijze worden uitgevoerd.

Opgemerkt dient te worden dat indien er tijdens de geplande werkzaamheden onverhoopt toch explosieven worden aangetroffen dit een contra indicatie betreft waardoor de uitgangspunten mogelijk lokaal dienen te worden bijgesteld.

6 T&A EN KWALITEIT

Het Vooronderzoek ontplofbare oorlogsresten behandeld in deze rapportage is op zorgvuldige wijze uitgevoerd volgens algemeen gebruikelijke inzichten en methoden. Door een ISO-9001, VCA**, CS-VROO en CS-OOO gecertificeerd kwaliteitssysteem waarborgt T&A de kwaliteit en veiligheid van haar diensten.

T&A vindt het belangrijk om de CO_2 emissie van haar activiteiten te monitoren en te reduceren.

T&A streeft naar een zo groot mogelijke representativiteit van het onderzoek. Een inventarisatie is echter gebaseerd op een (relatief) beperkt archiefonderzoek. Zodoende blijft het mogelijk dat relevante informatie niet wordt achterhaald.

T&A is niet aansprakelijk voor de schade die mogelijk voortvloeit uit het gebruik van haar onderzoeksresultaten.

Bijlage 1: Bodembelastingkaart OO Conflictperiode met onderzoeksgebied

Noot T&A: Hoewel er naar gestreefd wordt om de kaart in deze bijlage zo weer te geven, dat er in gemeten kan worden, wordt altijd aanbevolen om de oorspronkelijke GIS-bestanden te hanteren bij het bepalen van de grenzen van de (on)verdachte gebieden. Indien gewenst kan opdrachtgever deze grenzen als GIS-bestanden (shape-files) of als CAD-bestanden (*.dwg of *.dxf) ontvangen.

98925 99225 99525 99825 100125 100425 100725 101025 101325 101625

475798 475498 475198 474898 474598 474298

Haarlemmermeer

Lisse

N207

Middelweg

Getsewoudweg

Lisserweg

Lisserpad

Lisserbroekerweg

Esri Nederland, Community Map Contributors

Legenda

- Gemeentegrens
- Onderzoeksgebied

Status met verwijzing naar deelgebieden

- Onverdacht Conflictperiode

N

0 200 400 600 800 Meter



T&A Survey BV
Dynamostraat 48
Postbus 20670
1001 NR Amsterdam

Telefoon: 020-6651368
Fax: 020-6685486
E-mail: info@ta-survey.nl
Internet: www.ta-survey.nl

Onderzoek Conflictperiode te Project HOV Noordwijk-Schiphol

Bijlage:	1. Bodembelastintingkaart OO Conflictperiode		
Projectnummer:	GPR11092		
Opdrachtgever:	Royal HaskoningDHV	Formaat:	A3
Tekenaar: D.Sam	Akkoord: M. van der Gulik	Schaal:	1:7.000
		Opmaakdatum:	13-03-2024

Bijlage 2: Toelichting gebruik tabellen - in bijlage 3

In bijlage 3 zijn twee soorten tabellen opgenomen. De eerste soort betreft de chronologische gebeurtenissenlijst in en nabij het onderzoeksgebied, inclusief een analyse van het bronnenmateriaal. De tweede soort betreft de ruimingen door de EOD, ook inclusief een analyse. Indien ruimingen door de EOD te relateren zijn aan specifieke oorlogshandelingen in eerstgenoemde soort tabel, staat betreffende ruiming (ook) samengevoegd bij de gebeurtenis in de eerste tabel.

Bijlage 3 – chronologisch gebeurtenissenlijst

Samen met bijlagen 1 en 4 vormen ze een totaaloverzicht van wat, wanneer en waar gebeurd is en voor welke delen van het onderzoeksgebied - op basis van dat bronnenmateriaal - geconcludeerd kan worden dat het verdacht of onverdacht is op de aanwezigheid van explosieven. Onderstaande toelichting is ter ondersteuning van het gebruik van het chronologisch overzicht en de relaties met bijlagen 1 en 4.

Markeringen

In de gebeurtenissenlijst van bijlage 3 staat per gebeurtenis per bron uitgewerkt wat de bron vermeldt. In de eerste kolom ("markering") is elke melding, die in of nabij het onderzoeksgebied plaatsvond, voorzien van een markeringsnummer dat uniek is per gebeurtenis. Deze markeringsnummers verwijzen naar markeringen in de gebeurtenissenkaart in bijlage 4, die gelabeld zijn met hetzelfde nummer.

Indien dit nummer voorzien is van de melding "indicatief" of "i" (in de kaart), houdt dit in dat de gebeurtenis niet exact te plaatsen is. Hetzelfde geldt voor tekstvakken in bijlage 4. Indien deze onnauwkeurigheid gevolgen heeft op de conclusie en/of horizontale afbakening, staat dit vermeld in de kolom "motivatie van de conclusie" in de eerste tabel in bijlage 3.

Voor luchtfoto-interpretaties wordt de verwijzing "luchtfoto" gebruikt om te verwijzen naar bijlage 4.

Gebeurtenissen die niet relevant waren om nader te analyseren, omdat ze bijvoorbeeld ver buiten het onderzoeksgebied plaatsvonden, of niet aan explosieven gerelateerd bleken te zijn, hebben geen markeringsnummer en staan dus ook niet in kaart.

Datum

In deze kolom is de datum van de gebeurtenis (zo nauwkeurig mogelijk) weergegeven.

Gebeurtenis/locatie

In deze kolom is de gebeurtenis omschreven, waarbij zo veel mogelijk de originele bron wordt geciteerd. Hierin is alle informatie die als relevant wordt beschouwd van de betreffende bron opgenomen.

Bronverwijzing en archief

Op basis van de kolommen "bronverwijzing" en "archief" zijn de bronnen te achterhalen via hoofdstuk 3. Archiefinstellingen met een langere naam zijn weergegeven met de afkorting die in de regel gebruikt wordt voor het betreffende archief en die tevens als dusdanig is vermeld in hoofdstuk 3.

Conclusies en motivatie
In de kolom "conclusie" staat vermeld of op basis van een gebeurtenis (een deel van) het onderzoeksgebied verdacht of onverdacht is. In de kolom "motivatie conclusie" staat een toelichting hoe tot deze conclusie is gekomen. Bovendien staat in deze kolom – indien noodzakelijk – de betrouwbaarheid van de bron, onderbouwing (van nauwkeurigheid) van afbakening(en), soorten explosieven, onderbouwing van afwijkingen t.o.v. de richtlijnen (indien van toepassing), e.d.

Bijlage 3 – ruimingen door de EOD
Deze tabel staat onder de gebeurtenissenlijst en betreft de MORA's van de EOD.

Markering
Omdat de EOD werkt met UO-nummers, zijn voor de MORA's geen markeringsnummers gebruikt, maar wordt verwezen naar het UO-nummer. Deze staat in de eerste kolom weergegeven en deze verwijzen – net als de overige markeringsnummers – naar het overeenkomstige nummer in kaartbijlage 4.

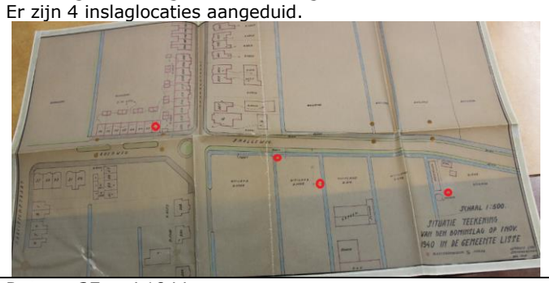
Locatie
In deze kolom staat de locatie omschreven waar het explosief ligt. Dit is niet altijd de locatie waar het explosief is aangetroffen en zelden erg nauwkeurig. Zo komen er meldingen voor dat een explosief ligt op een baggerschip in een kanaal, maar is verder onduidelijk waar het explosief is opgebaggerd. Ook een adres biedt niet perse duidelijkheid over de locatie waar het explosief is aangetroffen – dat kan uit de grond komen voor de deur van het adres, maar het kan bijvoorbeeld ook ver er vandaan in het perceel van betreffende boerderij aangetroffen zijn. Bovendien is niet uit te sluiten dat het een verzamelobject was, of "bij opa op zolder" is aangetroffen. Dergelijke informatie is echter zelden vermeld in een MORA, waardoor de locatie-aanduiding onbetrouwbaar is wat betreft de locatie van het aangetroffen explosief.

Vondst
Hierin staat geciteerd wat de EOD ter plaatse heeft aangetroffen. Dit is vaak in afkortingen, die door de jaren heen en per persoon verschillen.

Conclusies, motivatie en verwijzing naar deelgebieden
Zie omschrijving hiervan bij de toelichting van de chronologische gebeurtenissenlijst.

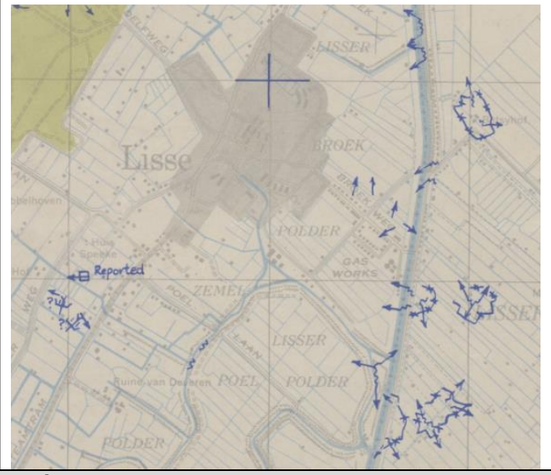
Bijlage 3: Chronologische gebeurtenissenlijst

Bijlage 3 Chronologische lijst gebeurtenissen

Gemeente Lisse							
Inventarisatie bronnenmateriaal					**Analyse bronnenmateriaal**		
Markering	**Datum**	**Gebeurtenis/locatie**	**Bronverwijzing**	**Archief**	**Conclusie**	**Motivatie conclusie**	**Deelgebied**
Bommen op Lisse op 12 mei 1940							
Geen	12-05-40	Van den burgemeester van Lisse: Op 12 mei 4 bommen gevallen, schade f. 500,-, één persoon werd gewond, die inmiddels is overleden.	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag	Onverdacht	Er zijn geen aanvullende bronnen die meer informatie geven betreffende de exacte locatie van deze bommen. Er kan op basis van deze feiten geen verdacht gebied worden afgebakend.	Onverdacht
Bommen op Lisse op 14 mei 1940							
Geen	14-05-40	Van den burgemeester van Lisse: Op 14 mei bom gevallen, die niet tot explosie is gekomen.	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag	Onverdacht	Er zijn geen aanvullende bronnen die meer informatie geven betreffende de exacte locatie van deze blindganger. Er kan op basis van deze feiten geen verdacht gebied worden afgebakend.	Onverdacht
Bominslagen huizenblok Broekweg-Kanaalstraat op 1 november 1940							
Geen	01-11-40	Bominslagen op een huizenblok op de hoek van de Broekweg en de Kanaalstraat te Lisse. Er vallen vijf doden. […] 's Avonds raken boven Lisse Duitse vliegtuigen slaags met Britse jagers. […] Om gewicht kwijt te raken werpt de piloot van de Duitse jachtbommenwerper zijn bommen af.	Olivier (2005), pag. 44, 48-50	Literatuur	Onverdacht	Dit is te ver van het onderzoeksgebied om erop van invloed te zijn.	Onverdacht
	01-11-40	Op de avond van die dag spelen zich dan hartverscheurende taferelen af. Het is rond een uur of acht als de weinige Lissenaren die nog op straat zijn, zien hoe van de twee toestellen boven Lisse met elkaar in een luchtgevecht gewikkeld zijn, er één een lading bommen lost. **De eerste twee projectielen vallen op een weiland langs de Ringvaart** en doden een paar koeien. **Bom nummer drie valt boven op de woning van het echtpaar Cor en Clazien van Voorst**, die op dat moment niets vermoedend appeltjes zit te schillen. **Dezelfde bom vernielt ook het huis van de buren de familie De Jong**. Vallend puin bedekt het jongetje dat in bed ligt, de dochter blijft wonderlijk genoeg ongedeerd. Door de luchtdruk is haar bedje ondersteboven te staan, zo heeft ze een dakje boven haar hoofd tegen de vallende brokstukken. Het huis van de familie Van Diest raakt ook beschadigd maar hier zijn geen doden of gewonden te betreuren. Wel tot de slachtoffers behoren mevrouw Brouwer en haar dochter die op dat moment van de bominslag in de poort staan en de stukken muur over zich heen krijgen.	Amsterdam (1990), pag.24-26	Literatuur			
	01-11-40	Tekening bominslag hoek Broekweg – Kanaalstraat Er zijn 4 inslaglocaties aangeduid.  	0762-4438	Gemeentearchief Lisse			
	01-11-40	Datum: 27 mei 1944 Aan De Heer Wnd. Secretaris Generaal van het Departement van Sociale Zaken en Steunverlening Bur. Herstelfonds te Amsterdam Van Burgemeester van Lisse Ingevolge Uwe circulaire van 31 juli 1940, No 1, betreffende hulpverleening aan burgerslachtoffers en van bezettingsongevallen heb ik de eer U het onderstaande ter registratie mede te delen. Op 1 november 1940 werd **Floris de Jong**, geboren op 19 december 1939, **wonende Broekweg 22** te Lisse, door bommen getroffen en gedood, terwijl de moeder van het slachtoffer W de Jong-van Woerden ernstig werd gewond en naar het Academisch Ziekenhuis ter verpleging overgebracht, alwaar zij van 1 november 1940 tot en met 8 maart 11941 werd verpleegd. […] De schade aan goederen is door den Oorlogsschade Commissie reeds geregeld.	0762-3504, 3517	Gemeentearchief Lisse			
	01-11-40	Ten behoeve van herbouw panden Broekstraat 20 zijn voorschotten beschikbaar gesteld.	0762-2920	Gemeentearchief Lisse			
	01-11-40	Om 20 uur, in Lisse (Gelderland), 4 bommen op woonhuizen. 3 huizen ingestort, 3 zwaar en ongeveer 20 licht beschadigd. 5 doden. 4 zwaar- en meerdere lichtgewonden. 2 koeien dood.	077-1328	NIOD			
	01-11-40	Op 1 november 1940 om 20.— uur zijn aan den Broekweg 3 á 4 bommen gevallen, zeer waarschijnlijk tijdens luchtgevecht. Alle bommen zijn geëxplodeerd. Hierbij werden 3 woningen totaal vernield, 3 zeer ernstig beschadigd en ongeveer 20 woningen min of meer beschadigd (glas, daken en muurwerk door luchtdruk en bomscherven). (…)	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag			

Gemeente Lisse

Inventarisatie bronnenmateriaal					Analyse bronnenmateriaal		
Markering	**Datum**	**Gebeurtenis/locatie**	**Bronverwijzing**	**Archief**	**Conclusie**	**Motivatie conclusie**	**Deelgebied**
		De Duitse legering ter plaatse is op 4 a 500 meter van de plaatsen van inslag verwijderd. (…)					
	01-11-40	Een uit zee komen Engels vliegtuig werd tegemoet gevlogen door een Duitse nachtjager. Een luchtgevecht ontstond, waarbij de D. Jager boven het Engelse toestel kwam, waarna het laatste een duikvlucht raakte en zij bommenlast afwierp. **Geen mitrailleurvuur, geen afweergeschut, geen blindgangers. (…) 4 brisantbommen, waarschijnlijk van 100 kg, 3 trechters met een middellijn van ongeveer 8 meter en ruim 1 meter diep.**	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag			
	01-11-40	Schade rapport na het vallen van 4 bommen, Lisse, 1 november 1940. Broekweg nos. 20-22-24. Woningen totaal verwoest. Nos. 26 woning, muren ernstig ontzet; Nos. 28-30-32-34-29-31 woningen- en glasschade Nos. 27, woning muren ontszet, glas- en dakschade En nog meer in aflopende mate van schade. Kanaalstraat Nos. 190 t/m 240: glas en dakschade.	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag			
	01-11-40	04-11-44. In verband met het op 1 dezer in de gemeente Lisse plaatsgehad hebbend bombardement (…) dat het hier een duidelijk geval betreft van een bomafworp tengevolge van een luchtgevecht. (…) Een frappant voorbeeld van den geweldigen luchtdruk, die tengevolge van den inslag van een dezer bommen ontstond, is dat een stuk van een boerenkar, n.l. een as met een weer door het dak geslingerd werd van een huis, dat minstens 200 meter van de plaats van inslag verwijderd is. (…) dat geen brand ontstond (…)	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag			
	01-11-40	**04-11-44.** Verklaring van de burgemeester, bombardement 1 november. **Eerst hedenmorgen is gebleken dat in het land nog een vierde bom gevallen en ontploft is, die eveneens een krater heeft gemaakt.**	2.04.53.15-76	Nationaal Archief Den Haag			
Melding betreffende opgeruimde projectielen							
Geen	20-12-40	Lisse Aantal en soort der opgeruimde projectielen: Niets meer aanwezig Toelichting: bij onderzoek bleek niets aanwezig te zijn	2.13.210-23	Nationaal Archief Den Haag	Onverdacht	Er werd gemeld dat er geen projectielen (meer) aanwezig waren. Verder geen details.	Onverdacht
Aanval van Blenheim op radiostation bij Lisse op 14 april 1941							
Geen	14-04-41	Bomber Command. Dertig Blenheims, waarvan veertien schepen langs de Nederlandse kust, acht naar de centrale in Leiden en acht naar de elektriciteitscentrale in Haarlem. Resultaten. Van de veertien op schepen voerden vier, bij Hoek van Holland, een aanval uit op twee konvooien van elk zeven tot acht schepen, waarbij treffers werden geplaatst. De acht naar Leiden rapporteerden tenminste drie treffers op het centrum van deze centrale, een gashouder en een **radiostation bij Lisse**, waarvan een pylon werd opgeblazen. Van de acht naar de centrale in Haarlem voerde één deze opdracht uit en wordt één Blenheim vermist. *Noot*. Of de vliegers zich vergist hebben is moeilijk te achterhalen, maar het was de gashouder in Alkmaar die door twee Blenheims vliegend op 10-20 meter hoogte werd aangevallen. Ze wierpen vier bommen af en er ontstond een kleine brand naast de gasfabriek die spoedig kon worden geblust. Twee Bf-109's van Bergen stegen op om de Blenheims te achtervolgen, maar resultaat hiervan werd niet gemeld. In Haarlem vielen twaalf bommen, waarbij de verbrandingsoven van de stadsreiniging werd vernield, evenals twee seinwachtershuisjes. Er waren daar vier doden en zeven gewonden te betreuren. **Ook werden bij het radiostation 'Nora' te Noordwijkerhout zes tot negen bommen afgeworpen, maar over eventuele schade werd niets vermeld.** […]	Zwanenburg (z.j.)	Literatuur	Onverdacht	Op 14 april 1941 meende de bemanning van Britse bommenwerpers dat ze treffers plaatsten bij een radiostation bij Lisse. Er zijn geen lokale bronnen die bevestigen dat er te of nabij Lisse bommen zijn neergekomen. Gezien de lokale melding van bommen op het radiostation te Noordwijkerhout, wat ook nabij Lisse ligt, is het aannemelijk dat de melding van bommen op het radiostation bij Lisse deze aanval betrof. De bommen zullen dus buiten de huidige gemeente Lisse zijn neergekomen.	Onverdacht
Noodlanding van een P-38 bij Lisse op 20 februari 1944							
Geen	20-02-44	Een P-38 van de 20th FG (noot T&A: Fighter Group) maakte een noodlanding bij Lisse. De piloot, Capt. Jackson, werd gevangengenomen.	Zwanenburg (z.j.)	Literatuur	Onverdacht	Dit is te ver van het onderzoeksgebied om erop van invloed te zijn.	Onverdacht
	20-02-44	T3433. Lockheed P-38J, 42-67988 van 20FG/79FS USAAF, engine failure. Force-landed at De Engel between Sassenheim and Lisse at 15.55 hours. Noot T&A. Deze melding is afkomstig van het Verliesregister uit 2014. Deze melding komt niet (meer) voor op de lijst die tegenwoordig via internet te raadplegen is.	Verliesregister NIMH	Literatuur			
Luchtfoto's van 26 februari 1945							
Luchtfoto	26-02-45	De luchtfoto dekt het gebied bij Lisse. De foto is van goede kwaliteit en schaal. Langs het water, aan de oostkant van het kanaal, bij diverse boerderijen zijn loopgraven met wapenopstellingen zichtbaar.	Foto 3287 Sortie 106G/4540	Zwolle	Onverdacht	Verdedigingswerken: Uit de luchtfoto en de Defence Overprintkaart (zie verderop bij 12 april 1945) kan opgemaakt worden dat er verdedigingswerken bij Lisse aanwezig geweest zijn. Er zijn echter geen aanwijzingen dat deze in gebruik zijn geweest en dat er	Onverdacht

Gemeente Lisse							
Inventarisatie bronnenmateriaal					**Analyse bronnenmateriaal**		
Markering	**Datum**	**Gebeurtenis/locatie**	**Bronverwijzing**	**Archief**	**Conclusie**	**Motivatie conclusie**	**Deelgebied**
						explosieven zijn gedumpt en/of achtergelaten. Er kan gesteld worden dat er binnen het onderzoeksgebied geen achtergelaten of gedumpte explosieven aangetroffen kunnen worden ter plaatse van deze militaire structuren.	
Verdedigingswerken nabij Lisse							
Geen	12-04-45	Op de Defence Overprint kaart wordt aangegeven dat er ten oosten van Lisse en aan de overkant van de Rijnvaart diverse stellingen en prikkeldraadversperringen aanwezig geweest zijn.  	575-130 358 Lisse	NIMH Defence Overprint	Onverdacht	Zie analyse bij de luchtfoto's van 26 februari 1945 hierboven.	Onverdacht
Meldingen burgemeester van Lisse							
Geen	04-12-45	De burgemeester der gemeente Lisse verklaart hierbij, dat, voor zover hem bekend, momenteel geen explosieve stoffen of enigerlei munitie in deze gemeente meer aanwezig zijn.	MMOD	MMOD	Onverdacht	Uit deze bronnen kan worden opgemaakt dat, voor zover bij de burgemeester op het moment van schrijven bekend, er zich geen explosieven meer bevonden in de gemeente. De waarde die aan een dergelijke melding moet worden gegeven is echter klein, omdat na de oorlog nog diverse meldingen van explosievenvondsten zijn gedaan in de gemeente. Wel kan men ervan uitgaan dat de op dat moment bekende bewaarlocaties van explosieven, die direct na de bevrijding her en der werden aangelegd, wel waren geruimd.	Onverdacht
Baggerwerkzaamheden van de Ringvaart en munitieloosplek bij Lisse							
Baggeren: 8845-007 Munitieloosplaats: Geen	11-10-12	Witte Weekblad Hillegom Munitie uit Ringvaart gehaald STREEK - **De complete Ringvaart wordt voor het eerst in haar bestaan volledig schoongebaggerd**. Voor dit project heeft de Provincie Noord-Holland, in samenwerking met het Hoogheemraadschap van Rijnland vijftien miljoen euro gereserveerd. Uitdagingen kent dit ambitieuze project genoeg; **zo liggen bij Lisse en Vijfhuizen onbekende hoeveelheden aan ammunitie uit de tweede wereldoorlog in het water.** Aan de andere kant heeft onderzoek uitgewezen dat de kans klein is dat er nog oude vliegtuigbommen in de Ringvaart liggen. De meeste bagger blijkt te liggen aan de noord- en zuidkant van de Ringvaart. De grootste uitdagingen worden echter de locatie aan de oostkant van Schiphol en **de voormalige munitieloosplaatsen bij Lisse en Vijfhuizen**. Voor dit werk is een gecertificeerd baggerbedrijf ingeschakeld, dat gebruik maakt van speciale apparatuur. Zo wordt gewerkt met een gepantserde kraan en ook vangen tevlar-schermen eventuele vrijkomende munitieonderdelen op. Projectleider Tom Meijerink (Provincie Noord Holland) informeert: 'Als er wat gevonden wordt, gaat dat direct in de Speciale Munitie Opslag Unit, dat omgeven is door een betonnen wand en een hekwerk'. Al die munitie wordt vernietigd, alleen als er echt bijzondere voorwerpen worden opgebaggerd, maken die kans om bewaard te blijven. Het gaat dan bijvoorbeeld om een propeller van een vliegtuig uit de tweede wereldoorlog. Het wordt historici in ieder geval niet toegestaan om in containers te snuffelen. **Inmiddels zijn de baggerwerkzaamheden al begonnen en het hele project behoort eind 2013 afgerond te zijn**. Over de kwaliteit van de baggerspecie meldt de projectleider 'De bagger is niet schoon genoeg voor moestuintjes, maar er zitten geen zware vergiften in. Een deel van de bagger gaat naar depots en de rest wordt over weilanden verspreid'.	Hillegom dichtbij Ringvaart	Internet	Onverdacht	<u>Baggeren</u>: Op basis van de naoorlogse grondroering geldt een achtergrondrisico voor de laag grond die naoorlogs geroerd is. <u>Voormalige munitieloosplaats Poelpolder</u>: Uit de artikelen blijkt dat er ter hoogte van de Lisser Plaspoelpolder, een strook van circa 700 meter bij de Jachthaven, door de Duitse bezetter is gebruikt om munitie te dumpen. Dit is te ver van het onderzoeksgebied om erop van invloed te zijn.	Onverdacht

Gemeente Lisse							
Inventarisatie bronnenmateriaal					**Analyse bronnenmateriaal**		
Markering	**Datum**	**Gebeurtenis/locatie**	**Bronverwijzing**	**Archief**	**Conclusie**	**Motivatie conclusie**	**Deelgebied**
		Door onderzoek en gesprekken met oude Ringvaartbewoners is de Provincie Noord Holland erachter gekomen, dat gedurende de tweede wereldoorlog grote hoeveelheden munitie zijn gedumpt bij Lisse (nabij de Poelpolder) en Vijfhuizen (bij de fietsersbrug). Schiphol is in de oorlog flink gebombardeerd, maar uit intense onderzoeken zijn geen resterende bommen onder de bagger boven komen drijven. Meijerink: 'Die munitie is dan wel klein spul, maar je wilt niet hebben dat het af gaat'. **Het baggeren op de munitieplekken vindt bij Lisse plaats in de periode van half oktober tot eind november. Vijfhuizen volgt van eind november tot eind december.** De projectleider besluit geruststellend: 'Voor de omgeving wordt het baggeren absoluut veilig uitgevoerd. Ook houden we rekening met de natuur. Waar bijvoorbeeld vleermuizen wonen, mag in de winter niet gebaggerd worden. Bij de reguliere werkzaamheden heeft het scheepvaartverkeer geen last. Wel zal er wat overlast zijn tijdens het beveiligd baggeren. Dan gaat een paar keer per dag dat deel van de Ringvaart dicht'.					
	30-10-12	Lisser Nieuws 30 oktober 2012, jaargang 01, nr. 44 Baggeren naar munitie Russisch roulette in de Ringvaart – Karwei voor specialisten Lisse – Met een gepantserde kraan wordt vanaf november [2012] de Ringvaart bij Lisse uitgebaggerd. Deskundigen zijn bang dat er nog altijd gevaarlijke munitie uit WOII op de bodem ligt. “We moeten beveiligd te werk gaan”. **De eerste baggerschepen zijn al begonnen met het uitbaggeren van de Ringvaart ten noorden van Lisse**. **Dit jaar wordt de Ringvaart in noordelijke richting tot de Molenplas gebaggerd.** maar een plek blijkt zo gevaarlijk dat een gespecialiseerd bedrijf met een volledig gepantserde kraan het werk moet overnemen. **Door onderzoek en gesprekken met oude Ringvaartbewoners is duidelijk geworden, dat tijdens de Tweede Wereldoorlog grote hoeveelheden munitie zijn gedumpt in het water van de Ringvaart bij de Poelpolder. Het gaat daarbij om een strook van 700 meter in de buurt van de jachthaven van Lisse, waar de munitie waarschijnlijk ligt. Het zijn kogels en explosieven afkomstig van de Duitse bezetters.** Het risico van het vinden van een vliegtuigbom is klein, maar het is dus wel mogelijk kleinere munitie aan te treffen. “We moeten hier beveiligd baggeren, zodat de werklieden en de omgeving geen enkel risico lopen”, zegt projectleider Tom Meijerink, die vanuit de Provincie Noord-Holland het baggerwerk overziet. **Specialisten zullen vanaf de derde week van november het werk uitvoeren.** De baggerspecie die de gepantserde kraan naar boven haalt, wordt eerst in een betonnen kuip gestort en dan afgevoerd naar de Westeinderplassen om daar gezeefd te worden. "Als er iets gevaarlijks boven water mocht komen, kunnen we het vellig opbergen tot het Explosieven Opruimings Commando er is", zegt Selina Douma van de Provincie Noord-Holland, die opdracht tot het baggerwerk heeft gegeven. Als het baggerwerk te dicht bij de huizen plaatsvindt, kan een deskundige besluiten om veiligheidsschermen neer te zetten. Wanneer er toch iets ontploft zijn de huizen in de omgeving beschermd", zegt Selina Douma van de Provincie. Tijdens het beveiligde baggerwerk wordt dat deel van de Ringvaart tijdelijk afgesloten. 'Maar één keer per uur wordt het werk gestaakt. zodat de schepen er toch langs kunnen varen", zegt woordvoerder Douma. **Reden voor het baggerwerk is dat de Ringvaart op veel plaatsen niet meer diep genoeg is voor de scheepvaart. De voortdurende aanwas van slib op de bodem zorgt ervoor dat groot onderhoud nodig is. Het beveiligde baggerwerk zal naar verwachting van eind november tot de Kerst duren.**	Lisser Nieuws	Internet			

Overzicht ruimingen uitgevoerd door de EOD (MORA’s)

Gemeente Lisse			Analyse bronnenmateriaal		
UO nr	**Locatie**	**Vondst**	**Conclusie**	**Motivatie conclusie**	**Deelgebied**
	Geen relevante mora’s				

Bijlage 4: Gebeurtenissenkaart

98676 98976 99276 99576

475868 475568 475268 474968 474668

8845-007

106G_4540-3287

Haarlemmermeer

Lisse

Meerenburgh

Zeeheldenbuurt

De Waterkanten

Fioretti College

De Tweemaster|Sint Willibrordusschool

De Reiger

Witte Kerkje

Esri Nederland, Community Map Contributors

Legenda

- Gemeentegrens
- Onderzoeksgebied

Luchtfotointerpretatie

- Geschutstelling Duits
- Loopgraaf
- Luchtfotokaders met bestandsnaam
- Naoorlogse grondroerende werkzaamheden

N

0 50 100 150 200 Meter

T&A Survey BV
Dynamostraat 48
Postbus 20670
1001 NR Amsterdam
Telefoon: 020-6651368
Fax: 020-6685486
E-mail: info@ta-survey.nl
Internet: www.ta-survey.nl

Bijlage 4. Gebeurtenissenkaart

Project:	Onderzoek Conflictperiode te Project HOV Noordwijk-Schiphol		
Projectnummer:	GPR11092		
Opdrachtgever:	Royal HaskoningDHV	Formaat:	A3
Tekenaar: D.Sam	Akkoord: M. van der Gulik	Schaal:	1:4000
		Datum:	13-3-2024

Bijlage 5: Onderzoeksopzet, methodiek, uitvoerenden en uitgesloten bronnen

Het onderzoek – achtergrond en projectdoel
Zie §1.1 en §1.2.

Onderzoeksgebied
Zie §2.1 en bijlage 1.

Uitvoerende personen
De uitvoering van dit onderzoek vindt plaats door ervaren onderzoekers met een relevante, HBO of universitaire opleiding. Het onderzoek wordt gecontroleerd door de projectleider, terwijl een senior explosievendeskundige betrokken wordt bij de conclusies en analyse. Een bevoegd lid van het management accordeert tevens het rapport en de bodembelastingkaart.

Bij het onderzoek zijn onderstaande deskundigen betrokken.

Expertise	Naam deskundige
Historisch onderzoek	• Sophie Jansen (uitvoering onderzoek en rapportage) • David Sam (archiefbezoek) • Maurice de Cock (projectleider)
Explosievendeskundigheid/ Civiele techniek	• Johan Barnhoorn (senior explosievendeskundige)
Luchtfoto-interpretatie	• Maurice de Cock • David Sam • Sophie Jansen
GIS	• David Sam

Methodiek
Deze rapportage is uitgevoerd conform de meest recente richtlijnen van het certificatie-schema "Vooronderzoek en Risicoanalyse ontplofbare oorlogsresten" dat 1 november 2023 van kracht is geworden. Tevens zijn voor alle onderdelen van het vooronderzoek interne werkinstructies opgesteld. Deze werkinstructies geven nadere invulling aan de wijze waarop het onderzoek wordt uitgevoerd m.b.t. zaken waarin het certificatieschema niet voldoende gedetailleerd richting geeft.

De standaardrapportage van het Vooronderzoek is zo opgesteld dat deze tevens als checklist voldoet. Hierdoor worden de algemene eisen, de inventarisatie en herleidbaarheid van het bronnenmateriaal, het beoordelen en evalueren van het bronnenmateriaal en eventuele opmerkingen altijd nadrukkelijk onder de aandacht van de uitvoerde onderzoeker gebracht, waardoor de volledigheid van het onderzoek gewaarborgd kan worden. Het rapport wordt daarnaast door de projectleider gecontroleerd en de analyse en conclusies tevens door een senior explosievendeskundige.

Opzet van het onderzoek
Zowel een Onderzoek Conflictperiode als een Onderzoek na-Conflictperiode bestaat overeenkomstig de richtlijnen uit twee fasen:

1. Inventarisatie van het bronnenmateriaal
2. Analyseren van het bronnenmateriaal

Fase 1 Inventarisatie van het bronnenmateriaal – Onderzoek Conflictperiode
De inventarisatie van het bronnenmateriaal betreft het verzamelen van historisch bronnenmateriaal. Hierbij vindt een inventarisatie plaats van gebeurtenissen/informatie die een aanwijzing vormen dat het onderzoeksgebied, of een gedeelte daarvan, verdacht is op de aanwezigheid van explosieven (indicaties), of juist onverdacht (contra-indicaties). Deze gebeurtenissen worden in een chronologische gebeurtenissenlijst gezet (bijlage 3) en tevens zo nauwkeurig mogelijk in kaart (bijlage 4).

Voor de inventarisatie wordt in de regel de zogenaamde "trechtermethode" toegepast, waarbij in eerste instantie het grote beeld gevormd wordt van de oorlogshandelingen in en rondom het onderzoeksgebied, waarna ingezoomd wordt op details.

Literatuuronderzoek
- Eerst wordt middels algemene, landelijk en daarna regionale literatuur een algemeen beeld gevormd van relevante gebeurtenissen. Een nadere verdiepingsslag wordt middels lokale literatuur gemaakt.

Initieel archiefonderzoek
- Middels archiefonderzoek wordt de chronologische lijst van oorlogshandelingen gecompleteerd.
- Tevens worden archiefstukken gebruikt voor het bevestigd krijgen van de feiten zoals tijdens het literatuuronderzoek vastgesteld.
- Middels informatie uit de archiefstukken kunnen details ingevuld worden van de oorlogshandelingen, zoals aangetroffen tijdens het literatuuronderzoek.

Aanvullend archiefonderzoek
- Op basis van het verkregen chronologische overzicht van gebeurtenissen, worden (indien noodzakelijk) aanvullende, meer specialistische archiefinstellingen geraadpleegd. Hierbij valt te denken aan buitenlandse archieven t.b.v. het verkrijgen van details over bommenladingen van aanvallende vliegtuigen.

Archiefonderzoek luchtfoto's
- Middels het raadplegen van luchtfoto's kunnen feiten, zoals tijdens het literatuur- en archiefonderzoek is vastgesteld, bevestigd en/of gelokaliseerd worden.
- Een vlakdekkende luchtfotoanalyse wordt uitgevoerd met foto's van eind WOII teneinde een zo compleet mogelijk beeld van de oorlogshandelingen te verkrijgen.
- Indien noodzakelijk worden luchtfoto's van tijdens WOII vergeleken met de huidige situatie t.b.v. het verkrijgen van contra-indicaties: informatie die een aanwijzing vormt dat het verdachte gebied, of een gedeelte daarvan, als onverdacht kan worden beschouwd op basis van naoorlogse, grootschalige grondroering.

Geraadpleegde archieven en wijze van raadplegen

In de volgende tabel is een overzicht van de conform het CS-VROO verplichte en tevens niet-verplichte bronnen opgenomen. Hierin is aangegeven welke bronnen door T&A geraadpleegd zijn voor het onderhavig onderzoek. Geraadpleegde bronnen worden in de regel in het digitale archief van T&A opgeslagen en in het geval van literatuur worden boeken regelmatig aangeschaft en aan de collectie toegevoegd.

	Raadplegen			
Bron	Verplicht	Niet-verplicht	Gedaan door T&A	**Wijze van raadplegen en archiveren**
Literatuur	√		√	• Intern literatuurarchief T&A wordt geraadpleegd. • Dit wordt aangevuld met online zoektocht via Google, KB en NIOD en waar nodig fysiek bezoek of aanschaf betreffende boek(en).
Gemeentelijk en provinciaal archief	√		√	• Online via website van archief wordt inventaris gemaakt. • Telefonisch en/of e-mail wordt achterhaald of er reeds eerder explosievenonderzoeken zijn uitgevoerd en wordt een afspraak voor het archiefbezoek gemaakt, waarbij tevens doel van onderzoek wordt vermeld en de vraag voorgelegd of er meer informatie hierover beschikbaar is dan uit de online inventarisatie blijkt. • Archieven worden fysiek bezocht, tenzij uit bovenstaande contact-momenten blijkt dat er geen stukken aanwezig zijn in het archief. • Ter plaatse wordt gecontroleerd of er een afwijkende analoge inventaris is en wordt de archivaris gevraagd of er meer (mogelijk) relevante informatie beschikbaar is. • Provinciale archieven zijn in 2015/2016 geïnventariseerd en integraal digitaal vastgelegd in het archief van T&A. • Gemeentearchieven worden sinds circa 2010 per project geïnventa-riseerd en integraal digitaal vastgelegd in het archief van T&A. • Als een archief reeds digitaal in het archief van T&A is gearchiveerd, worden fysieke bezoeken in principe niet meer uitgevoerd. Er wordt dan alleen nagegaan of er sinds het laatste bezoek van T&A nog nieuwe informatie is en/of explosievenonderzoeken zijn uitgevoerd. • Naam van datum van raadpleging van het archief en naam uitvoerende(n) is intern bij T&A geregistreerd.
Nederlands Instituut voor Militaire Historie	√	√	√	• Collecties 409 en 575 worden online geraadpleegd. • Dit archief wordt uitsluitend fysiek bezocht indien noodzakelijk voor het raadplegen van andere collecties. • Raadpleging vindt plaats door de onderzoeker in de periode tussen de opdrachtbevestiging en rapportagedatum.
Nederlands Instituut voor Oorlogsdocumentatie	√		√	• De verplichte toegangsnummers zijn in 2014 integraal gedigitaliseerd en in het T&A-archief aanwezig. • Voor overige: zie literatuur.
Nationaal Archief Den Haag	√		√	• De verplichte stukken zijn in 2011-2013 integraal gedigitaliseerd en in het T&A-archief aanwezig. • Stukken van het bunkerarchief worden online geraadpleegd en waar nodig middels een fysiek bezoek door de onderzoeker. • Bij het fysiek raadplegen van dit archief, wordt op dezelfde wijze gewerkt als vermeld bij gemeentearchief.
Semistatische archiefdiensten - Ministerie Defensie te Rijswijk	√		√	• De verplichte stukken zijn in 2010-2011 integraal gedigitaliseerd en in het T&A-archief aanwezig. • Indien het raadplegen van dit archief noodzakelijk wordt geacht, wordt op dezelfde wijze gewerkt als vermeld bij gemeentearchief.
Explosieven Opruimingsdienst Defensie	√		√	• Raadpleging vindt per project plaats conform de door de EOD gegeven werkwijze.

Bron	Raadplegen: Verplicht	Raadplegen: Niet-verplicht	Raadplegen: Gedaan door T&A	Wijze van raadplegen en archiveren
Historische verenigingen en heemkundekringen		√		• Indien het raadplegen hiervan noodzakelijk wordt geacht, wordt online gezocht naar informatie, tijdschriften besteld en in sommige gevallen telefonisch of per e-mail contact gezocht.
Luchtfotocollecties Wageningen UR en Kadaster Zwolle	√		√	• Wordt per project door de onderzoeker online via www.dotkadata.nl geraadpleegd tijdens de uitvoering van het onderzoek.
Luchtfotocollectie RCAHMS/NCAP	√	√	√	• Wordt per project door de onderzoeker online geraadpleegd tijdens de uitvoering van het onderzoek.
The National Archives (Londen)	√	√	√	• Deel dat in het T&A-archief aanwezig is, wordt geraadpleegd. • Indien nodig en online beschikbaar, wordt online geraadpleegd. • Indien nodig wordt fysiek bezoek uitgevoerd door een onderzoeker van T&A. • Indien via Wardocs geraadpleegd, is dat vermeld in §3.2.12.5.
Library and Archives Canada		√		• Indien nodig en online beschikbaar, wordt online geraadpleegd. • Indien nodig wordt fysiek bezoek uitgevoerd door een onderzoeker van T&A of een lokale onderzoeker. • Indien via Wardocs geraadpleegd, is dat vermeld in §3.2.12.5.
Bundesarchiv-Militararchiv (Freiburg)	√		√	• Verplichte collectie is in 2017 integraal gedigitaliseerd (naast enkele andere collecties) en in het T&A-archief aanwezig. • Indien via Wardocs geraadpleegd, wordt dat vermeld in §3.2.12.5.
Service Historique de la Défense		√		• Indien nodig en online beschikbaar, wordt online geraadpleegd. • Indien nodig wordt fysiek bezoek uitgevoerd door een onderzoeker van T&A of een lokale onderzoeker.
Kadaster (naoorlogs kaartmateriaal)	√		√	• Wordt per project via de website www.topotijdreis.nl geraadpleegd. • Voor het achterhalen van kadastrale gegevens, indien nodig, wordt het archief geraadpleegd zoals in §3.2.9 omschreven.
The National Archives and Records Administration te College Park		√		• Indien noodzakelijk is het via Wardocs geraadpleegd. In dat geval wordt dat vermeld in §3.2.12.5.
Getuigenverklaringen		√		• Per verklaring wordt vermeld wie, waar en wanneer uitgevoerd.
Krantenberichten		√	√	- Worden geraadpleegd via internet, collectie 708 en 709 van het NIMH en toegangen 2.04.110 en 2.13.210 van het Nationaal Archief.

Uitgesloten bronnen

De volgende bronnen niet (uitputtend) geraadpleegd t.b.v. het Onderzoek Conflictperiode:

- Het onderzoek voor contra-indicaties van na WOII is onderdeel van een Onderzoek na-Conflictperiode. Voor het Onderzoek Conflictperiode is uitsluitend gezocht naar uitgevoerde opsporingswerkzaamheden en grootschalig grondverzet op basis van vergelijking van luchtfoto's en op basis van bij opdrachtverlening door de opdrachtgever aangeleverde informatie.

- Er is geen navraag gedaan via de VEO Bommenkaart en bij beheerders van (rail)infrastructuur die zichtbaar is in het onderzoeksgebied, zoals bedoeld in §2.2 van het CS-VROO, tenzij expliciet afgesproken met opdrachtgever. T&A hanteert de werkwijze zoals op volgende pagina omschreven.

Uitgevoerde opsporingsonderzoeken

T&A gaat er van uit, dat betreffende beheerder(s) reeds betrokken zijn bij het proces en daarmee relevante opsporingsonderzoeken via opdrachtgever aan T&A geleverd zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat conform het WSCS-OCE en het CS-OOO projectplannen van opsporingswerkzaamheden bij de gemeente voorgelegd moeten worden, ter kennisgeving bij detectie en voor akkoord bij benaderingswerkzaamheden. Aangezien T&A navraag heeft gedaan bij de gemeente(s) over reeds uitgevoerde explosievenonderzoeken, zouden ook de reeds uitgevoerde opsporingsonderzoeken van beheerders aan het licht gekomen moeten zijn. Indien hiervan sprake was en bleek dat er rapporten van relevante explosievenonderzoeken bij beheerders aanwezig waren, is dit in overleg met opdrachtgever nagevraagd.

Reeds uitgevoerde Vooronderzoeken en risicoanalyses

Er wordt geen navraag gedaan naar rapporten van reeds uitgevoerde Vooronderzoeken en risicoanalyses explosieven, tenzij expliciet afgesproken met opdrachtgever en vermeld in deze rapportage. Dit houdt in dat eventueel afwijkende conclusies (horizontale afbakening verdacht gebied) niet bekend en niet gerapporteerd, of beargumenteerd zijn.

De motivatie hiervoor is dat er vele bureaustudies zijn uitgevoerd voordat het CS-VROO in werking is getreden. Deze onderzoeken zijn alle met achterhaalde afbakeningsregels uitgevoerd. Hierdoor is de onderzoeksinspanning in tijd en budget niet te verantwoorden en is de te verwachten toegevoegde waarde vrijwel nihil. T&A zal de opdrachtgever bij de offertefase attenderen op bij T&A bekende, reeds uitgevoerde onderzoeken indien deze van toegevoegde waarde kunnen zijn.

- Er worden geen berekeningen uitgevoerd voor de indringingsdieptes van afwerpmunitie indien er onvoldoende sondeerinformatie door opdrachtgever beschikbaar wordt gesteld om dergelijke berekeningen betrouwbaar te maken volgens het Ontwerp Voorschrift Bepaling Indringingsdiepte Conventionele Explosieven (Deltares, 1210497-000, 2015). Hierbij wordt opgemerkt, dat er via Dinoloket in de regel te weinig sondeerinformatie beschikbaar is hiervoor.

- Conform het CS-VROO dienen uit de geïnventariseerde luchtfoto's de meest geschikte luchtfoto's geselecteerd te worden. Bij de selectie dient rekening te worden gehouden met dekking, opnamedatum in relatie tot oorlogshandelingen, kwaliteit van het fotobeeld en de schaal. T&A raadpleegt in eerste instantie de luchtfoto's van de Nederlandse luchtfotoarchieven, aangezien daarvan online direct de kwaliteit en dekking zichtbaar zijn, naast de schaal en datum. Indien daarbij geschikte foto's worden aangetroffen, wordt geen inventaris gedaan van de luchtfoto's die RCAHMS/NCAP beschikbaar heeft. Van betreffende archiefinstelling zijn, naast de datum van de luchtfoto, online namelijk uitsluitend een indicatie van de dekking en schaal te achterhalen en is de kwaliteit hooguit zeer indicatief aangegeven. Indien in de Nederlandse archieven geen geschikte luchtfoto's zijn aangetroffen, is RCAHMS/NCAP zondermeer wel geraadpleegd.

- Conform het CS-VROO dienen er luchtfoto's te worden gebruikt van vóór de gebeurtenis, en van zo kort mogelijk ná de relevante gebeurtenis. T&A raadpleegt alleen luchtfoto's van vóór de gebeurtenis indien er aanwijzingen zijn dat dit van toegevoegde waarde kan zijn.

Gebruikte zoektermen

Voor het raadplegen van relevante stukken binnen de archieven, wordt in sommige gevallen een lijst met zoektermen gehanteerd. Die bestaat deels uit algemene termen, deels uit specifieke termen. Hieronder is aangegeven welke zoektermen in het algemeen gehanteerd worden bij de diverse archiefinstellingen. Daarnaast staat in de hoofdstukken van de archieven zelf, welke specifiek voor onderhavig project relevante zoektermen zijn gebruikt.

Geen algemene zoektermen gebruikt

Voor de verplichte inventarissen uit het NIOD, Nationaal Archief Den Haag, de Semistatische archiefdiensten van het Ministerie van Defensie te Rijswijk en het Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg geldt dat er geen zoektermen gehanteerd worden. Deze inventarissen zijn verplicht geheel door te nemen en door T&A integraal gefotografeerd en per gemeente gesorteerd, waardoor alle relevante stukken bij elk onderzoek geraadpleegd zijn. Ook voor de niet-verplichte collecties 708, 709 en 801 van het NIMH en de toegangen 2.04.110, 2.13.210, 2.05.44, 2.13.71 en 2.13.196 van het Nationaal Archief Den Haag geldt dit. Indien in deze archieven naar andere relevante inventarissen is gezocht, staat dat in betreffende hoofdstuk als projectspecifiek vermeld.

Voor het "bunkerarchief", toegang 2.13.167 van het Nationaal Archief Den Haag, geldt dat er via kaarten op locaties gezocht kan worden en worden geen zoektermen gehanteerd. Dit geldt ook voor de mijnenkaarten van de EODD.

Voor de MORA's van de EODD worden de door hen geleverde lijsten gebruikt en doorgenomen op locaties. Wegens de vele spelfouten daarin, wordt daar niet met zoektermen gewerkt, omdat er dan veel gemist kan worden, maar worden de lijsten per project per gemeente doorgenomen.

Voor het op voorhand raadplegen van de stukken van de RAF wordt gebruik gemaakt van de database van Wardocs, die informatie op locatie in een database heeft staan. Verder zoeken in buitenlandse archieven gebeurt altijd op basis van de eenheden die actief waren op een locatie en de datum van die activiteiten, om zo tot hun gevechtsverslagen te komen. Dit geldt ook voor het raadplegen van collectie 409 van het NIMH. Ook hier worden dus niet echt zoektermen gebruikt, anders dan eventueel de namen van eenheden die via andere bronnen zijn achterhaald.

Voor collectie 575 geldt dat er wel gezocht wordt op specifieke termen, echter geen algemene. Deze termen zijn in het betreffende hoofdstuk vermeld.

Voor stukken uit gemeentearchieven en provinciale archieven geldt dat er wel degelijk een lijst algemene termen is gehanteerd bij het doorzoeken ervan. De lijst op hieronder gegeven. Deze termen worden gebruikt met wildcards, indien de zoekopties dat nodig maken, zodat er geen opties gemist worden. Opgemerkt wordt, dat dit slechts één van de zoekmethodes is in betreffende archieven. Zo worden daarnaast sowieso toegangen van gemeentebestuur, gemeentepolitie, gemeentebrandweer, luchtbeschermingsarchief e.d. (indien voorhanden) ook doorzocht zonder zoektermen, om te voorkomen dat mogelijk relevante inventarissen, maar zonder deze termen, over het hoofd gezien worden.

Bovendien wordt ook standaard met de archivaris gesproken en toegelicht wat voor onderzoek wij uitvoeren. Deze kan dan assisteren bij het achterhalen van mogelijk relevante informatie op plekken, die niet uit titels van inventarissen zijn op te maken.

Algemene zoektermen die T&A hanteert bij archiefbezoek:

- Explosieven / explosief
- Munitie
- Granaat / granaatinslag / inslag
- Onontplofte
- Projectiel(en)
- Oorlogstuig
- Mijnenveld(en) / landmijn / mijn
- Blindganger(s)
- Opruiming / ruimen / ruiming
- Luchtbescherming / luchtbeschermingsdienst
- Bom / bombardement / bommen / bominslag / bommenwerper
- Vliegtuig / vliegtuigen / toestel
- Schade / oorlogsschade / beschadigd(e)
- Vernield / vernietigd / verwoest
- Ontbrandingen / brand
- Krater(s)
- (Wereld)oorlog(shandelingen)
- 1940-1945
- Bevrijding / bezetting
- Duits
- Artillerie
- Verdedigingswerken / tankgracht
- Hulpverleningsdienst
- Openbare veiligheid / veiligheid
- Politierapporten / politionele rapporten / Proces(sen)-verbaal
- Marechaussee
- Bijzondere gebeurtenis(sen)
- Proces
- Stoffen
- Rapporten
- Kadastrale kaart
- Huisnummers/Omnummering
- Wijkregister(s)
- Straatnamen/straatnaamgeving

Fase 2 Analyseren van het bronnenmateriaal

Na de inventarisatiefase vindt het analyseren van het aangetroffen bronnenmateriaal plaats. Op basis hiervan kan worden vastgesteld of het onderzoeksgebied onverdacht of (deels) verdacht is.

Omgaan met onderzoeksvragen conform CS-VROO-02

In het CS-VROO-02 zijn voor verschillende oorlogshandelingen vragenlijsten opgesteld met mogelijk relevante vragen, die ter ondersteuning dienen van de analyse en tevens beantwoord dienen te worden, zodat de analyse ook voor derden herleidbaar is. De vragen in de lijsten zijn niet uitputtend, maar hoeven anderzijds meestal ook niet altijd allemaal beantwoord te worden. Zodoende zijn antwoorden op de vragen vaak niet geven, of niet vermeld in onderhavige rapportage.

Er wordt als volgt omgegaan met de vragenlijsten: De analyses worden voornamelijk in bijlage 3 in de kolom "motivatie conclusie" omschreven. Hierin wordt uiteengezet hoe T&A tot haar conclusies is gekomen, zonder dat de vragen expliciet vermeld worden. Wel is uit de uiteenzetting van de motivatie op te maken welke vragen zijn gesteld en beantwoord om tot de conclusie verdacht of onverdacht te komen.

Onderbouwing van overige zaken, zoals de horizontale en verticale afbakening, soorten en kalibers van de explosieven, aantallen, afwerphoogtes, etc. zijn soms, maar niet altijd, daar vermeld, maar waar van toepassing wel in de tabel in hoofdstuk 6. Tenslotte geldt dat vragen soms beantwoord worden in de kolom "gebeurtenis/locatie" van bijlage 3, met name als het gaat om de luchtfoto-interpretatie.

Indien na de inventarisatie en analyse van het bronnenmateriaal (een deel van) het onderzoeksgebied verdacht is verklaard, worden (on)verdachte gebieden afgebakend in horizontale en verticale richting, gebruik makend van RD-coördinaten. Tevens wordt dan de hoofdsoort, het kaliber/gewicht, de nationaliteit en verschijningsvorm van de te verwachten explosieven bepaald. Indien de hoofdsoort afwerpmunitie betreft, wordt bovendien het subsoort, het aantal en het type ontsteker(s) bepaald, indien mogelijk.

Verkorte risicoanalyse, conclusies en aanbevelingen

Op basis van de resultaten is een verkorte risicoanalyse uitgevoerd worden, waarbij rekeningen gehouden wordt met de toekomstige werkzaamheden en gebruik van de locatie. Daaruit zijn conclusies met bijbehorende aanbevelingen voor het vervolgtraject voortkomen. Een opsporingsonderzoek kan deel uitmaken van dit advies. Dit is een veldonderzoek waarbij aanwezige verdachte objecten, mogelijke explosieven, kunnen worden opgespoord.

Oplevering

De resultaten van het Vooronderzoek zijn verwerkt in een rapportage inclusief bodembelastingkaart (bijlage 1). Meer specifiek is opgenomen in de rapportage:

1) aanleiding van het Vooronderzoek, omschrijving en doelstelling van de opdracht (§1.1 en §1.2);
2) begrenzing van het onderzoeksgebied (§2.1 en bijlage 1);
3) beschrijving van de uitvoering van het onderzoek, inclusief methode en betrokken personen (onderhavige bijlage);
4) verantwoording van het bronnenmateriaal, inclusief bronverwijzing (hoofdstuk 3 en bijlage 3);
5) resultaten van de beoordeling van het bronnenmateriaal (bijlage 3 en §4.2);
6) afbakening (on)verdachte gebied(en) en Bodembelastingkaart OO (bijlage 1 en hoofdstuk 6);
7) gebeurtenissenlijst en gebeurtenissenkaart (respectievelijk bijlage 3 en 4a);
8) beschrijving leemten in kennis (waar van toepassing per bron);
9) verkorte risicoanalyse met bijbehorende conclusies en aanbevelingen.

De rapportage wordt digitaal aangeleverd in pdf formaat. Op verzoek worden de bijlagen in Autocad/GIS formaat verstrekt.

Planning

Na ontvangst van de opdrachtbevestiging en digitale kaart met RD-coördinaten waarop *de contouren van het onderzoeksgebied* staan aangegeven, is het project in de planning opgenomen. De doorlooptijd voor de eerste fase (inventarisatie van het bronnenmateriaal) is meerdere weken, waarbij rekening gehouden dient te worden met de levertijd van enkele, met name buitenlandse archieven. De tweede fase duurt in de regel een week tot enkele weken, afhankelijk van hetgeen aangetroffen wordt in de eerste fase. Oplevering vindt plaats zoals in de offerte aangegeven. Het opvragen van luchtfoto's kan in specifieke gevallen vele weken vergen. In het geval de afgesproken levertijd daardoor overschreden dreigt te worden, wordt hierover contact opgenomen met de opdrachtgever.

Bijlage 6: Algemene evaluatie van de risico's van explosieven

Gevolgen detonatie (explosie)
Explosieven bevinden zich vanaf WOII onder slechte condities in de bodem. Bij het aantreffen van explosieven moet daarom rekening worden gehouden met een ongecontroleerde detonatie. Oorzaken van een ongecontroleerde detonatie kunnen zijn onder andere ongelukken bij handelingen aan munitie, brand en grondroerende werkzaamheden. De kans op een ongecontroleerde detonatie is klein, maar de gevolgen zijn aanzienlijk. Het is daarom noodzakelijk om na te gaan welke gebeurtenissen elkaar zouden kunnen opvolgen en met welke effecten.

Een ongecontroleerde detonatie kan leiden tot ernstig letsel en schade aan materieel en/of levende have binnen de invloedssfeer van een detonatie. Afhankelijk van de plaats van detonatie kan het schadebeeld in ernst variëren; een detonatie op het land heeft andere gevolgen dan een detonatie in (diep)water. Tijdens een detonatie komt in een zeer korte tijd een grote hoeveelheid energie vrij in de vorm van druk, schokgolf, temperatuur en eventueel scherfwerking. Tijdens het bepalen van de veiligheids- en beschermende maatregelen moet hiermee rekening worden gehouden.

Druk
Afhankelijk van de soort springstof kan in de directe omgeving van het detonatiepunt een druk ontstaan van 100.000 tot 400.000 bar. Tegen deze detonatiedruk is geen enkel materiaal bestand. Een druk van vier bar kan al ernstig letsel toebrengen aan het menselijk lichaam met zelfs de dood tot gevolg.

Schokgolf
Tijdens een detonatie ontstaat een schokgolf. De kracht van de schokgolf is afhankelijk van de detonatiesnelheid van de springstof. De detonatiesnelheid die ontstaat, varieert van circa 3000 tot 9000 m/sec. Afhankelijk van het medium waardoor de schokgolf zich voortplant kan de schokgolf schade veroorzaken aan machines, constructies en vaartuigen. Het is een gegeven dat een schokgolf zich in water verder voortplant dan in de lucht. De schade die ontstaat door de schokgolf kan daarom onder water groter zijn dan in de lucht.

Temperatuur
In de directe omgeving van het detonatiepunt komen zeer hoge temperaturen vrij. Afhankelijk van de plaats van de detonatie kunnen deze temperaturen brand veroorzaken. Onder water zijn de effecten van de bij een detonatie vrijkomende hoge temperaturen nihil.

Scherfwerking
Het bekendste gevaar dat ontstaat bij een detonatie is scherfwerking. Afhankelijk van het materiaal waarin de springstof verpakt is (het lichaam van het explosief) en de plaats van de detonatie kan scherfwerking ontstaan. De scherven die ontstaan krijgen als gevolg van de ontstane druk en temperatuur een zeer hoge snelheid, die bij aanvang circa 1500 meter per seconde bedraagt. Afhankelijk van de toestand en het soort explosieve stof zal de grootte van de scherven variëren.

Afhankelijk van het gewicht van de scherven en het medium waardoor deze zich voortbewegen kan de afstand die zij afleggen sterk variëren. Naast directe scherfwerking moet ook rekening worden gehouden met secundaire scherfwerking. Onder secundaire scherfwerking worden materialen verstaan (bijvoorbeeld grind en stenen) die uit de directe omgeving van de detonatie als gevolg van de toenemende druk worden rondgeslingerd.

Overige effecten
Ook zijn er explosieven gebruikt met (toevoeging van) brandbare stoffen en chemische middelen, die een zeer specifiek gevaar vormen voor hun omgeving. Zo werd bijvoorbeeld fosfor gebruikt in zogenaamde springrookgranaten en -handgranaten. Witte fosfor is een brandbare stof die spontaan tot ontbranding kan komen bij contact met zuurstof.

Wanneer witte fosfor brandt, verspreidt het een giftige rook en kan uiteindelijk een detonatie veroorzaken als in het explosief ook een verspreidingsspringlading aanwezig is. Het komt voor dat explosieven gevuld met witte fosfor spontaan gaan branden wanneer zij tijdens het uitvoeren van graafwerkzaamheden worden blootgelegd. In het algemeen kan voor explosieve stoffen worden gesteld dat ze toxisch zijn.

<u>Veiligheidsmaatregelen/risico</u>
In gebieden waar mogelijk explosieven aanwezig zijn is maximale bescherming geboden tegen de uitwerking ervan. Deze maatregelen hebben zowel betrekking op handelingsfactoren als uitwerkingsfactoren.

De maatregelen kunnen we indelen in twee hoofdgroepen:
- Veiligheidsmaatregelen: alle maatregelen die worden genomen om te voorkomen dat een explosief ongecontroleerd tot werking komt.
- Beschermende maatregelen: alle maatregelen die worden genomen om de daadwerkelijke uitwerking van een explosief op personen, levende have en goederen te beperken of te voorkomen.

De risico's van een ongecontroleerde detonatie van explosieven bij grondpenetrerende werkzaamheden hangen af van de soort explosieven en de diepte/plaats waarop ze kunnen worden aangetroffen.

<u>Soort explosieven</u>
Voor het beoordelen van de risico's en het bepalen van de juiste veiligheidsmaatregelen is het van belang om te weten welke soorten explosieven verwacht kunnen worden.

Grootte
De vuistregel is dat de grootte van een explosief het effect op de omgeving bepaalt. Hoe groter het explosief, hoe groter het effect op de omgeving. Het effect op de omgeving wordt mede bepaald door de netto inhoud van de explosieve stof.

Gevoeligheid
De kans dat een explosief ongecontroleerd tot detonatie komt, is afhankelijk van de gevoeligheid van een explosief. De gevoeligheid van een explosief wordt bepaald door de gevoeligheid van de in het explosief aanwezige explosieve stof en/of de (wapenings)toestand van de geplaatste ontsteker. Hoe gevoeliger een explosief, hoe eerder een ongecontroleerde detonatie zal plaatsvinden. De gevoeligheid van explosieve stoffen in de vorm van springstoffen neemt veelal toe door veroudering. De gevoeligheid van een ontsteker wordt voornamelijk bepaald door de wapeningstoestand.

De wapeningstoestand van een ontsteker wordt bepaald door de krachten die worden uitgeoefend op een ontsteker tijdens het verschieten, werpen, afwerpen of plaatsen van het explosief. Tijdens het zogenaamde wapenen van een ontsteker worden alle explosieve en/of mechanische componenten in één lijn gebracht waardoor het explosief tot werking kan komen.

Het wapenen kan ook gebeuren doordat explosieven worden rondgeslingerd als gevolg van een explosie. De explosie kan het gevolg zijn van vernietigingswerkzaamheden of een ongecontroleerde explosie. Explosieven voorzien van gewapende ontstekers zijn over het algemeen gevaarlijker zijn dan explosieven waarvan de ontsteker niet gewapend is.

Bijlage 7: Wetgeving en subsidiemogelijkheden voor explosievenonderzoek

Wet- en regelgeving explosievenonderzoek

De taken en verantwoordelijkheden voor grondroerende werkzaamheden voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer liggen verankerd in de Arbeidsomstandighedenwet. Dit is een kaderwet die verder uitgewerkt is in het Arbeidsomstandighedenbesluit en de Arbeidsomstandighedenregeling.

Conform artikel 2.26 van het Arbeidsomstandighedenbesluit moet een opdrachtgever in de ontwerpfase zeker stellen dat opdrachtnemer in staat is om aan de verplichtingen uit de Arbowet te voldoen.

Conform artikel 2.28 van het Arbeidsomstandighedenbesluit moet de opdrachtgever tijdens de ontwerpfase de risico's in kaart brengen in een Veiligheids- en Gezondheidsplan Ontwerpfase, zodat de uitvoerende partij de noodzakelijke beheersmaatregelen kan nemen. Dit geldt ook voor de risico's met betrekking tot explosieven uit de Tweede Wereldoorlog.

In artikel 1.5a, deel c van het Arbeidsomstandighedenbesluit staat dat er sprake is van een Certificatieschema voor het Opsporen van Ontplofbare Oorlogsresten (CS-OOO). Dit certificatieschema is opgesteld door de schemabeheerder, de Stichting Veilig Omgaan met Explosieve Stoffen (VOMES). Dit certificatieschema heeft tot doel om te borgen dat het opsporen van ontplofbare oorlogsresten op een veilige wijze plaatsvindt. Bedrijven die deze werkzaamheden uitvoeren dienen hieraan te voldoen.

Het schema is vastgesteld door VOMES op 15 oktober 2020 en gepubliceerd in de Staatscourant d.d. 3-11-2020. Er is sprake van twee deelgebieden, te weten:

- Deelgebied A: Opsporing ontplofbare oorlogsresten;
- Deelgebied B: Civieltechnische ondersteuning.

Conform paragraaf 4.1 van het CS-OOO dient de opdrachtgever het projectplan aantoonbaar te hebben goedgekeurd, voordat gestart kan worden met de veldwerkzaamheden. Conform bijlage 3 van de CS-OOO dient de EOD voorafgaand aan de opsporingswerkzaamheden te worden geïnformeerd over het project. Voor de melding van het opsporingsproject bij de EOD is instemming van de opsporingswerkzaamheden door bevoegd gezag OOV noodzakelijk. Voor detectie onderzoek geldt deze verplichting niet.

Bedrijven die opsporingswerkzaamheden uitvoeren en hierbij explosieven voorhanden kunnen krijgen, moeten op basis van de Wet Wapens en Munitie (artikel 4) beschikken over een ontheffing.

Handhaving

Controle van de Arbowet vindt plaats door de Inspectie SZW van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De burgemeester is verantwoordelijk voor de Openbare Orde en Veiligheid binnen een gemeente. De aanwezigheid van explosieven kan de Openbare Orde en Veiligheid in gevaar brengen. Op basis van de gemeentewet (artikelen 175, 176) is de burgemeester verantwoordelijk voor de handhaving en het bevoegd handelend optreden.

Werken in verontreinigde grond

Werkzaamheden in verontreinigde grond dienen conform het Arbeidsomstandigheden-besluit plaats te vinden volgens de CROW 400.

Werken langs de (snel-)weg
Werkzaamheden langs de (snel-)weg dienen conform het Arbeidsomstandigheden plaats te vinden besluit volgens de CROW 96.

Werken langs het spoor
Werkzaamheden langs het spoor dienen uitgevoerd te worden conform Normenkader Veilig Werken en het Voorschrift Veilig Werken van ProRail (beheerd door RailAlert). Iedereen die zich in opdracht van of met toestemming van ProRail begeeft op spoorwegterrein of in de nabijheid van objecten die bij de hoofdspoorweginfrastructuur horen, moet over een geldig Bewijs van Toegang (BvT) beschikken. Deze wordt op het Digitale Veiligheids Paspoort (DVP) bijgeschreven.

Beschermen archeologische waarden
Conform de Wet op de archeologische monumentenzorg (Monumentenwet 2007) dient archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd indien er sprake kan zijn van verstoring van archeologisch waardevolle informatie. Onderzoek dient conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie 4.0 te worden uitgevoerd.

Informatie subsidie explosieven opsporing en ruiming - bommenregeling
Gemeentes kunnen vanuit het gemeentefonds een bijdrage voor het opsporen en ruimen van explosieven ontvangen. Kosten voor Vooronderzoek, opsporing, preventieve maatregelen, noodzakelijke spoedvoorzieningen en grondwerkzaamheden komen in aanmerking voor subsidie. BTW komt hiervoor niet in aanmerking.

Gemeenten kunnen 68% van de kosten voor het opsporen van explosieven vergoed krijgen via een suppletie-uitkering. Hiervoor volstaat de toezending van een gemeenteraadsbesluit met daarin opgenomen de gemaakte kosten. Bijdragen hebben geen betrekking meer op toekomstige kosten. Er hoeft geen verdere onderbouwing overlegd te worden.

Om in aanmerking te komen voor een bijdrage dient de gemeente een raadsbesluit in waarin de gemaakte kosten voor het opsporen en ruimen van explosieven zijn opgenomen. Er hoeft geen verdere onderbouwing overlegd te worden. Projectplannen of studies naar risico's e.d. worden niet in behandeling genomen. Btw komt niet voor compensatie in aanmerking. In de opgave van de gemaakte kosten dient daarom duidelijk te worden opgenomen dat de bedragen exclusief btw zijn.

De benodigde raadsbesluiten moeten voor 1 april zijn ingediend. De gemaakte kosten kunnen inzichtelijk worden gemaakt in IV3 via lastenfunctie "160 opsporingen ruiming van conventionele explosieven". Raadsbesluiten kunnen bij voorkeur toegestuurd worden via regelingen@minbz.nl. Verzoeken die voor 1 april zijn ingediend, worden in het betreffende jaar toegekend.

Voor vragen of nadere informatie over de bommenregeling: postbus.gf@minbzk.nl

Kenniscentrum

Het Kenniscentrum Conventionele Explosieven (KCE), zoals het officieel heet, gaat gemeenten helpen bij het beantwoorden van vragen. Ook wordt een afwegingskader opgesteld dat gemeenten kunnen gebruiken om een beslissing te nemen over het wel of niet ruimen van explosieven. Het kenniscentrum gaat ook onderzoek doen om de kennis over het opsporen van explosieven te vergroten. Het KCE wordt opgericht en beheerd door Rijkswaterstaat, in opdracht van het Ministerie van het Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Rijkswaterstaat is hiervoor gevraagd vanwege de specifieke ervaring met het opzetten en faciliteren van kenniscentra in het domein van de fysieke leefomgeving.

Bijlage 8: Termen, begrippen en afkortingen behorende bij het CS-VROO

In onderstaande tabel is een selectie van termen en begrippen vermeld, zoals gedefinieerd in bijlage 01.01 van het CS-VROO. In de selectie zijn de termen opgenomen, die (mogelijk) gebruikt worden in en/of relevant zijn voor het begrijpen van onderhavige rapportage.

Term/begrip	Afkorting	Definitie
Achtergelaten ontplofbare munitie		Ontplofbare munitie die tijdens een gewapend conflict niet is gebruikt, die is achtergelaten of gedumpt door een partij bij een gewapend conflict en al dan niet voor ontsteking zijn geprepareerd, van een ontsteking zijn voorzien, op scherp zijn gezet of anderszins voor gebruik zijn voorbereid.
Blindganger		Verschoten of afgeworpen ontplofbare munitie die die door onbekende reden niet tot ontploffing is gekomen.
Bombardement		Het aanvallen van een doel met bommen om het betreffende doel te beschadigen, buiten werking te stellen of om de vijand tot overgave te dwingen.
Boordgeschut		Boordwapen van een vliegtuig met een kaliber groter of gelijk aan 20 mm.
Boordmitrailleur		Boordwapen van een vliegtuig met een kaliber kleiner dan 20 mm.
Clustermunitie		Clustermunitie betreft munitie die in een cluster (moederlichaam of small bomb container) worden afgeworpen of verschoten.
Conflictperiode		Periode waarin het gewapend conflict heeft plaatsgevonden (oorlogsperiode).
Conventionele Explosieven (munitie)	CE	Munitie (explosieven) die zijn toegestaan bij gewapende conflicten conform de Conventie van Geneve.
Dumplocatie		Locatie waar ontplofbare oorlogsresten zijn gedumpt, zowel tijdens als na de conflictperiode.
Explosieven Opruimingsdienst Defensie	EODD	Overkoepelende organisatie van het Ministerie van Defensie belast met het (op)ruimen van ontplofbare oorlogsresten in opdracht van het bevoegd gezag Openbare Orde en Veiligheid.
Explosieven Opruimingsdienst	EOD	Uitvoerende dienst binnen de EODD die belast is met het (op)ruimen van ontplofbare oorlogsresten in opdracht van de EODD
Explosieve stof		Een stof of een mengsel van stoffen waardoorheen een plaatselijk veroorzaakte chemische reactie kan voortschrijden, zonder dat daarvoor toevoer van energie of materie van buitenaf nodig is.
Geschutmunitie		Munitie met een kaliber van 20 mm of groter.
Geschutstelling		Locatie waar één of meerdere vuurmonden zijn opgesteld.
Grondgevecht		Een gewapend conflict dat heeft plaatsgevonden tussen twee of meerdere strijdende partijen op een bepaalde locatie.
Grondroering		Het omwoelen, omwerken, ontgraven van een bepaalde grondlaag incl. het veroorzaken van ondergrondse trillingen.
Handgranaten		Munitie-artikel speciaal ontworpen om met de hand te worden geworpen.
Jachtbommenwerper	Jabo	Een jachtvliegtuig dat is aangepast om er bombardementen mee te kunnen uitvoeren.
Kleinkalibermunitie	KKM	Munitie voor handvuurwapens en mitrailleurs met een kaliber tot 20 mm.
Kraterpatroon		Meerdere kraters bij elkaar waarin een bepaald patroon te ontdekken is in relatie tot de wijze van afgeworpen of verschoten munitieartikelen.
Loopgraaf		Een sleuf of gang in de grond (op of onder maaiveld) die militairen beschermt tegen vijandelijk vuur en waarvan tegenvuur kan worden uitgebracht.
Mangat		Een gat in de grond aangelegd ter bescherming tegen vijandelijke aanvallen voor zowel militairen als burgers.
Mijnenlegrapporten		Rapport en legpatroon van een aangelegd mijnenveld met soorten en aantallen mijnen.
Mijnenveld		Een mijnenveld is een al dan niet afgebakend stuk grond waar landmijnen zijn geplaatst.
Mijn- en Munitieopruimings-dienst	MMOD	Organisatie die vlak na WOII belast was met het (op)ruimen van ontplofbare oorlogsresten in opdracht van het bevoegd gezag Openbare Orde en Veiligheid.
Melding, Opdracht, Ruimrapportage en Afdoening	MORA	Rapportage van de EOD voor het (op)ruimen van aangetroffen ontplofbare oorlogsresten.
Munitie voor granaatwerpers		Munitie bedoeld om met een granaatwerper te verschieten.
Na-conflictperiode		De periode na het gewapend conflict tot heden.

Term/begrip	Afkorting	Definitie
Niet-gesprongen munitie		In een gewapend conflict gebruikte ontplofbare munitie die ontsteking gereed is, van een ontsteking is voorzien, op scherp is gezet of anderszins voor gebruik is voorbereid en die niet tot ontploffing is gekomen
Offset		Ondergrondse verplaatsing van een blindganger.
Ontstekingsinrichting		Een voorziening die op een explosief is geplaatst of geplaatst kan worden en die op het juiste moment de gewenste werking van het explosief veroorzaakt.
Ontplofbare munitie		Conventionele munitie die explosieve stoffen bevat als bedoeld in het protocol inzake ontplofbare oorlogsresten van 28 november 2003 (Trb. 2004, 227) met inbegrip van mijnen, valstrikken en andere mechanismen.
Opsporingswerk-zaamheden		Alle werkzaamheden die worden uitgevoerd ten behoeve van de opsporing van ontplofbare oorlogsresten.
Oorlogshandelingen		Activiteiten die plaatsvonden in de conflictperiode waarbij munitie/explosieven zijn ingezet.
Raket		Een projectiel dat wordt voortgedreven door de reactiekracht die wordt opgewekt door de uitstroming van de gassen welke ontstaan bij verbranding van de door het projectiel meegevoerde stuwstof.
Relevante bron		Een bron die vermeld dat binnen het onderzoeksgebied activiteiten hebben plaatsgevonden waarbij munitie/explosieven zijn ingezet.
Small Bomb Container	SBC	Container gevuld met clustermunitie die in zijn geheel in een bommenwerper wordt geplaatst, zodat alle clustermunitie gelijktijdig kan worden afgeworpen. De SBC blijft in de bommenwerper achter.
Strategisch bombardement		Bombardement met grote aantallen bommen afgeworpen van grote hoogte hoofdzakelijk uitgevoerd in het achterland van de vijand, gericht tegen industriële capaciteit, infrastructuur en/of burgerbevolking.
Sub-munitie		Munitieartikelen die zijn opgenomen in een clusterlichaam en op enig moment na verschieten of afwerpen hiervan vrijkomen en zelfstandig hun weg vervolgen.
Tactisch bombardement		Bombardement gericht op vijandelijke troepen, aanvoerlijnen en commandocentra etc. in de onmiddellijke nabijheid van het front of bezet gebied.
Toebehoren van munitie		Voorwerpen die onderdeel uitmaakten van of toebehoorden aan munitie, geen explosieve stoffen bevatten en niet zijn onder te brengen bij een van de overige hoofdsoorten.
Tweede Wereldoorlog	WO-II WO2	Conflictperiode 1940-1945.
Uitvoeringsopdracht EODD	UO	Vervanger van de MORA.
Valstrikken		Explosieven die worden geplaatst met als doel om door het uitvoeren van een onschuldige handeling tot werking te komen.
Verdedigingswerk		Een groepering van wapenopstellingen en/of geschutsopstellingen, rondom afgezet met een versperring en/of loopgraven.
Vernielingsmiddelen		Explosieven om vernielingen of vernietigingen mee uit te voeren.
Vernietigingslocaties		Locatie waar munitie vernietigd is, in de praktijk doorgaans springputten genoemd.
Verticale afbakening		Afbakening van een OO verdacht gebied in verticale richting. Betreft zowel het bepalen van de (minimale) boven- als (maximale) ondergrens van de OO verdachte bodemlaag.
Vliegtuigcrash		Het neerkomen van (delen van) een militair vliegtuig, niet zijnde een geslaagde (nood)landing.
Vuurwerken		Explosieven, meestal voorzien van een pyrotechnisch mengsel bedoeld voor het creëren van speciale effecten, zoals brand, licht, knal, rook en/of traangas.
Wapenopstelling		Een opstelling voor handvuurwapens, machinegeweren en/of andere (semi)automatische wapens, niet zijnde onderdeel van een verdedigingswerk.

Bijlage 9: Distributielijst

Het definitieve rapport wordt verzonden aan:

- Opdrachtgever.
- Aanbevolen wordt de rapportage te overleggen aan de gemeente(s) waarbinnen het onderzoeksgebied is gelegen.

Agenderingsverzoek Statencommissies Noord-Holland

Naam fractie/ indiener: Volt, Bart Bonekamp

Naam commissie en datum: Ruimte, 27 mei 2024

Verzoekt de brief op de C-agenda onder nr. 9.j van: commissie Ruimte 27 mei 2024, met als onderwerp: Mobiliteit: Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023, ter bespreking te verplaatsen naar de B-agenda[1]

Aanleiding

De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 geeft inzicht in de voortgang van het bouwen aan het netwerk van doorfietsroutes. De rapportage laat zien dat er in alle regio's voortgang geboekt wordt, maar geeft wel een waarschuwing af dat verdere voortgang en het halen van de langetermijndoelen afhangt van voldoende capaciteit en middelen bij alle betrokken partijen.

Aangezien de kaderbrief 2025 als start van de begrotingscyclus binnenkort voorligt in PS, is dit een goed moment om te bespreken of de door de coalitie beschikbare extra financiële middelen voor doorfietsroutes afdoende zijn om de 2040 doelstellingen te halen.

Tenslotte is een belangrijke randvoorwaarde die genoemd wordt 'medewerking van het rijk'. Het hoofdlijnenakkoord van de beoogde nieuwe landelijke coalitie vermeldt nergens iets over fietsen. Dit doet vermoeden dat het niet hoog op de agenda staat de komende jaren en mogelijk iets betekent voor het rijksbudget doorfietsroutes.

Welke politieke vraag wil de indiener aan de orde stellen?

- Hoe kan de provincie de regierol in de realisatie van het doorfietsroutenetwerk in Noord-Holland nog beter pakken (gezien twee derde van de doorfietsroutes op gemeentelijk areaal ligt)? Hoe kijkt GS aan tegen de samenwerking met de VRA en Flevoland? Volgens de rapportage zijn deze verbeterd, maar ziet GS nog mogelijkheden tot verdere verbetering? Dient de provincie extra (lobby) inspanning op dit dossier te doen naar het rijk?

Wat vraagt de indiener van andere fracties en portefeuillehouder?

- Hoe kijken andere fracties naar deze voortgangsrapportage?
- Zijn andere fracties bereid meer middelen ter beschikking te stellen om het landelijke doel van 2040 te halen?
- Hoe zorgt GS ervoor dat wegbeheerders, de markt en het rijk geen bottleneck worden in het realiseren van het Noord-Hollandse doorfietsnetwerk?

Nadere toelichting onderwerp:
Fietsen is een goede manier om korte- tot middellange afstanden uitstootvrij te overbruggen, zeker in meer landelijk gebied waar publieke mobiliteit niet altijd frequent voorhanden is. Daarnaast is het ook bewezen goed voor de fysieke en mentale gezondheid, wat geen overbodige luxe is in het voorkomen van bijvoorbeeld diabetes type 2 en hart- en vaatziekten. Het is wel cruciaal dat fietsers als kwetsbare verkeersdeelnemers goed beschermd worden. Hier spelen de doorfietsroutes een belangrijke rol in.

[1] Een verzoek tot het verplaatsen van een ingekomen stuk van de C- naar de B-agenda kan zodra deze op de Lijst ingekomen stukken staat.

metropool regioamsterdam

in samenwerking met

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Provincie Flevoland



Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023

Werken aan een compleet netwerk voor Noord-Holland en Flevoland

7 MAART 2024

Inhoudsopgave

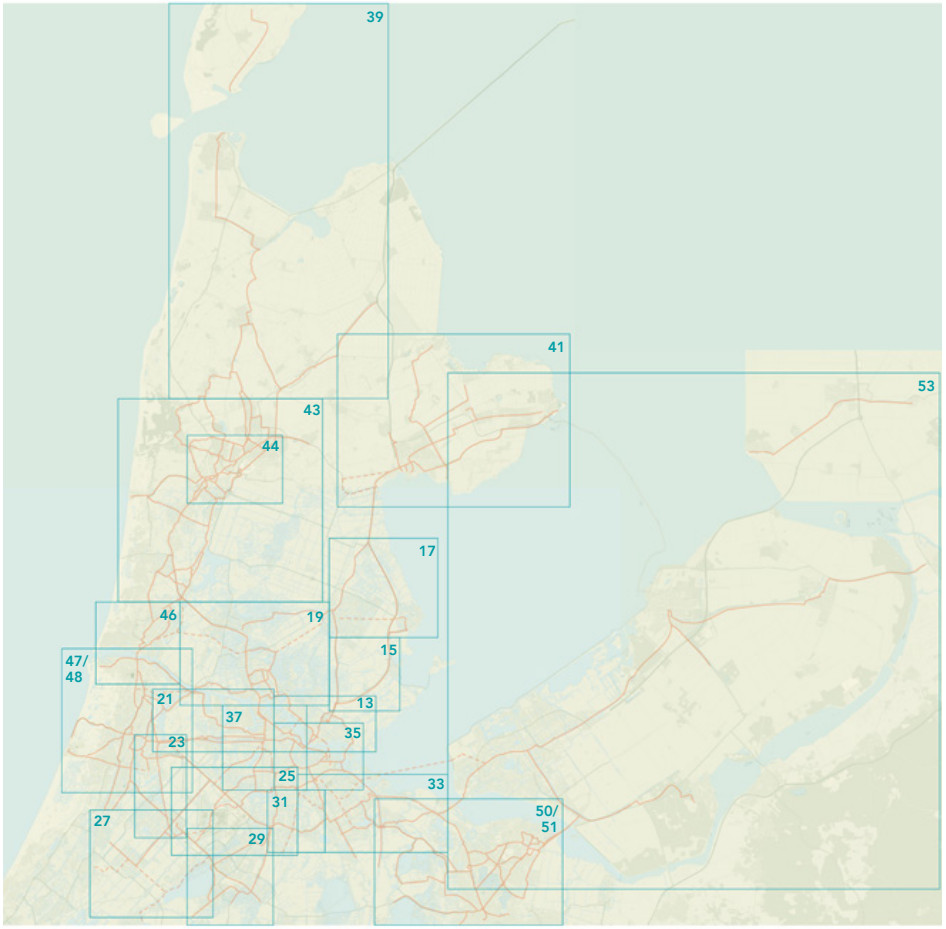
01 Inleiding en leeswijzer 3

02 Regionale en nationale ontwikkelingen 5

03 Belangrijkste ontwikkelingen in projecten in 2023 10

04 Conclusies en aanbevelingen 55

05 Doorkijk 2024 58



Colofon

BO PLATFORM MOBILITEIT

Opdrachtgever: Vervoerregio Amsterdam **Opgesteld door:** Frans Hasselaar, Richard Visser, Jan-Albert de Leur, Margreet Solkamans, Hans van der Veen **Fotografie:** Beeldbank Vervoerregio, Jan-Albert de Leur, Harmen Otto Smedes, Hans van der Veen **Vormgeving rapport en kaarten:** Kalter Ontwerpen, Seppie Groot en Laura Kalter **Metrokaart:** Anne van der Veen

In samenwerking met:

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Provincie Flevoland

01 Inleiding en leeswijzer



01

Inleiding en leeswijzer

Leeswijzer

Deze voortgangsrapportage begint met een hoofdstuk waarin de belangrijkste regionale en nationale ontwikkelingen met betrekking tot doorfietsroutes kort worden geschetst. Daarna volgt een hoofdstuk met de belangrijkste ontwikkelingen in projecten in 2023. Deze ontwikkelingen worden per deelgebied op een kaart weergegeven met daarbij een toelichting waar dat relevant is. Dan volgt een hoofdstuk met een aantal conclusies en aanbevelingen en tot slot een doorkijk naar de geplande nieuwe initiatieven voor het jaar 2024.

Bereikbaarheid

De provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam zetten zich in om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van stedelijke gebieden en omliggende landschappen te verbeteren door het aanleggen van één aantrekkelijk netwerk van doorfietsroutes. Elk jaar evalueren we onze aanpak in een voortgangsrapportage. Het doel van de voortgangsrapportage 2023 is om de stand van zaken m.b.t. de doorfietsroutes te tonen en de behaalde concrete resultaten te vieren. Maar ook om te signaleren dat sommige zaken niet gaan zoals gepland en waar bestuurlijke aandacht nodig is. De voortgangsrapportage geeft tegelijkertijd overzicht van nieuwe (regionale en nationale) ontwikkelingen.

Aanleiding

Deze voortgangsrapportage is een product van drie samenwerkende overheden. Er is een aantal redenen waarom de voortgangsrapportage in de huidige vorm aan u voorligt.

- De voortgangsrapportage is het resultaat van de intensivering van de samenwerking tussen de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam[1]. De drie partijen stelden bijvoorbeeld gezamenlijk het Regionaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (RTF) op. De drie partijen gebruiken de rapportage om de stand van zaken aan hun besturen te presenteren.
- In 2018 besloten de samenwerkende overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) tot het realiseren van één aantrekkelijk netwerk van MRA-doorfietsroutes (voorheen metropolitane fietsroutes). Hiervoor werd in 2018 een convenant gesloten. Onderdeel van het convenant uit 2018 is dat er één keer per jaar een voortgangsrapportage wordt verzorgd die aan de bestuurders van de MRA wordt voorgelegd. De Vervoerregio coördineert deze opgave voor de MRA.
- De Randstedelijke Rekenkamer heeft een onderzoek uitgevoerd naar het fietsbeleid van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. Eén van de aanbevelingen is het opstellen van een jaarlijkse voortgangsrapportage op doorfietsroutes.

> *Deze rapportage is een product van drie samenwerkende overheden*

[1] Dit is de eerste gezamenlijke rapportage van de drie regionale overheden. Bij de volgende rapportage zullen de inliggende gemeenten actiever worden betrokken.

02

Regionale en nationale ontwikkelingen



02

Regionale en nationale ontwikkelingen

”

De fiets als volwaardig vervoermiddel naast ov en auto

Het Nationaal en het Regionaal Toekomstbeeld Fiets

De landelijke aanpak voor doorfietsroutes is vastgelegd in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF, 2022). Dit is een product van het rijk en de veertien regio's, opgesteld door Tour de Force [1]. Het doel van het NTF is een 'schaalsprong fiets' in 2040 met zicht op blijvende financiering voor routes, parkeren en stimuleringsmaatregelen. In Nederland is nu ongeveer 20% van de doorfietsroutes gerealiseerd. De wens is om nog 264 routes aan te leggen met een totale lengte van 3500 kilometer, zoals te lezen in dit persbericht.
De Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland hebben vervolgens, samen met gemeenten en andere betrokken partijen, het Regionaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (RTF) opgesteld. Hierin is het regionale fietsnetwerk vastgelegd. Het RTF geeft een doorkijk naar de opgave tot 2040 en de financiering die nodig is om een schaalsprong fiets te maken. In de voortgangsrapportage nemen we het doorfietsroute-netwerk van het RTF als uitgangspunt. Dit netwerk wordt als basis gebruikt bij de uitwerkingen van de drie partijen voor het eigen vervoergebied. Een totaaloverzicht van het huidige netwerk is te zien op pagina 12.

[1] Tour de Force is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De doelstelling van Tour de Force is 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. In de 2e etappe beogen ze een schaalspring fiets.

Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets

Het NTF kreeg een vervolg in 2023 in de vorm van de Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF). Het doel van de MAUF is om bij te dragen aan de uitvoering van de schaalsprong fiets om de volle potentie van de fiets te kunnen benutten voor de nationale maatschappelijke opgaven (onder andere mobiliteitstransitie, woningbouw, klimaat, gezonde en veilige leefomgeving en inclusiviteit).
De twee beoogde resultaten van de MAUF richten zich op 'hoe werken we samen' en 'hoe werken we aan de inhoud'. Voor de samenwerking wordt twee keer per jaar een informele Landelijke Fietstafel op bestuurlijk niveau georganiseerd. Voor de inhoud is een Kijkwijzer opgesteld die bestaat uit drie elementen: een inventarisatie van de huidige fietsregelingen, een overzicht van mogelijke kansen voor onder andere bekostiging en het uitwerken van afweegkader als instrument voor de verdeling van de per 2024 beschikbare structurele rijksmiddelen (€ 6 miljoen per jaar) ten behoeve van een landelijk netwerk van doorfietsroutes. Het doel is het MAUF in 2024 in het BO MIRT vast te stellen.

Lobby richting het rijk

Door allerlei oorzaken zijn veel grote infrastructurele rijksprojecten (weg en openbaar vervoer) stil komen te liggen. Dit is o.a. het gevolg van de stikstofproblematiek en de verschuiving van budgetten van aanleg naar de beheer- en onderhoudsopgave. Dit heeft ervoor gezorgd dat men zich binnen de MRA wil concentreren op het beter benutten van bestaande infrastructuur,

het zoeken naar slimme koppelkansen bij bijvoorbeeld onderhoud van weginfrastructuur, het inzetten op gedragsverandering en projecten die raken aan het thema fiets.
Het NTF kent de ambitie om landelijk 14.300 km aan hoogwaardige fietsverbindingen aan te leggen. De kosten hiervoor worden geschat op 6,6 miljard euro voor de periode tot en met 2027 [2]. Momenteel lobbyen provincies en vervoerregio's richting het Rijk en Europa om de komende jaren extra financiering voor hoogwaardige fietsverbindingen te reserveren.

De Vervoerregio Amsterdam stelt het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes vast

In maart 2023 heeft de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes vastgesteld voor het eigen grondgebied. Door middel van een motie werd de ambitie uitgesproken om het netwerk aan doorfietsroutes zoveel mogelijk vóór 2035 op orde te hebben. Daarmee is de lat hoger gelegd dan de ambitie uit het RTF die 2040 als doelstelling heeft. In het uitvoeringsprogramma is het netwerk van het RTF als basis genomen, maar hier zijn in samenwerking met de partners heldere keuzes gemaakt om tot een afbakening

2 Deze ambitieuze opgave komt voort uit een inventarisatie die is gemaakt in de landsdelige / regionale toekomstbeelden fiets, die hebben gediend als input voor het NTF.

Definitie en kwaliteitseisen van het MRA Doorfietsroute-netwerk

De MRA Doorfietsroutes vormen een netwerk van fietsroutes van hoge kwaliteit die steden, kernen en stadsdelen van tenminste 7.500 inwoners met elkaar verbinden. Fietsers kunnen gemakkelijk werklocaties, voorzieningen en scholen bereiken. De routes bieden een andere keuze voor autoritten op de korte afstand en zijn ook geschikt voor recreatieve doelen. Aan MRA Doorfietsroutes stellen wij strenge eisen. Op het gebied van veiligheid werken we daarbij risico-gestuurd. Maatwerk is vaak nodig.

- Vier meter breed overrijdbaar fietspad bij twee richtingen, twee meter bij éénrichting
- Rood asfalt (verharding vlak, stroef, heel en schoon)
- Fiets heeft zo veel mogelijk voorrang
- (Sociaal) veilig door goede verlichting
- Niet onderbroken waar mogelijk
- Geen hindernissen (bijvoorbeeld paaltjes), ook niet in de berm
- Goed zichtbare lijnen op het fietspad
- Schuine rand of stoepband
- Voldoet aan CROW-ontwerpeisen

van het netwerk te komen. Het netwerk, inclusief fietstellingen, is terug te vinden via het dashboard van de Vervoerregio.

Uit de voortgangsrapportage blijkt dat in het eerste jaar van het uitvoeringsprogramma en in het lopende jaar 2024 nieuwe initiatieven zijn of worden gestart. Mooie voorbeelden zijn de studie F205 Geniedijkroute Haarlem – Hoofddorp en planstudie Edam – Volendam. Daarnaast zijn meer projecten in de versnelling gegaan dan in de vertraging. Voorbeelden van versnelling zijn de studie Doorfietsroute Corridor Amsterdam – Hoorn tussen Zaanstad en Hoorn en studie Noordelijke Duin- en Bollenstreek – Haarlemmermeer. In algemene zin kan worden geconstateerd dat programmatisch gezien de ambitie van de Vervoerregio om het doorfietsroutenetwerk zo veel mogelijk voor 2035 op orde te hebben haalbaar is.

De doorfietsrouteaanpak van de Provincie Noord-Holland

Vanuit een regiorol werkt de provincie Noord-Holland in samenwerking met de Noord-Hollandse gemeenten met de 'Doorfietsrouteaanpak' aan de realisatie van het doorfietsroutenetwerk in Noord-Holland. De realisatie van het netwerk is voor een groot deel afhankelijk van de medewerking van gemeenten. Ongeveer 2/3de van de doorfietsroutes loopt namelijk over gemeentelijke wegen of fietspaden. De provincie stimuleert deze realisatie door gezamenlijk de netwerken te analyseren en benodigde onderzoeken uit te voeren. Vervolgens maken

> *Het vergroten van het aandeel fietsverkeer vraagt veel inspanning*

provincie en gemeenten afspraken over prioriteiten en uitvoering. De provincie ondersteunt gemeenten hierbij via subsidieverlening.
De stappen die gezet zijn in deze aanpak, verschillen per regio. Het tempo is onder andere afhankelijk van bestuurlijk draagvlak in de regio en personele en financiële capaciteit van de samenwerkende gemeenten. Vanuit de rol als wegbeheerder investeert de provincie Noord-Holland ook in het verbreden of nieuw aanleggen van fietsinfrastructuur op het doorfietsroutenetwerk langs onze provinciale wegen. Dat wordt geprogrammeerd via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI).

Nieuwe digitale fietsnetwerkenkaart provincie Noord-Holland

In 2023 heeft de provincie Noord-Holland gewerkt aan het verbeteren en verrijken van de geodata over de regionale fietsnetwerken in de gehele provincie Noord-Holland. Eerder waren deze fietsnetwerken vooral schematisch vastgelegd. Met de nieuwe, meer gedetailleerde, digitale fietsnetwerkenkaart van het regionale fietsnetwerk, die de netwerken uit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets koppelt aan fietspaden en wegvakken uit het Nationaal Wegenbestand, is een nieuwe digitale basis gelegd voor het op orde brengen van data en informatie over fietspaden en fietsnetwerken. Hiermee worden in uitvoerende projecten onduidelijkheden voorkomen, kan beter worden afgestemd met de verschillende partners over de ontwikkeling van het netwerk en kan er beter een relatie worden gelegd met andere databronnen.

Fietsbeleid in de provincie Flevoland

In het programma Mobiliteit en Ruimte 2022-2030 (PMR, 2022) heeft het thema fiets de volgende doelstelling: Het aandeel fietsverkeer vergroten door het versterken van het Regionale Fietsnetwerk Flevoland en het fietsgebruik te stimuleren.
Flevoland onderschrijft dat actieve mobiliteit, en daarmee de fiets, een essentieel onderdeel is van een optimaal functionerend duurzaam en verkeersveilig mobiliteitssysteem. De provincie zal zich dan ook samen met de gemeenten en het rijk inzetten om het aandeel fietsverkeer te vergroten.
Het vergroten van het aandeel fietsverkeer vraagt veel inspanning. De wegen, fietspaden en doorfietsroutes vragen om aanpassingen om de groei en verschillende typen fietsers te accommoderen. Het betreft naast eigen provinciale fietspaden de utilitaire fietsroutes die de woonkernen met elkaar verbinden en regionale recreatieve fietsroutes die ook onderdeel zijn van het Regionale Kernnet Fiets Flevoland. Het Kernnet Fiets vormt de ruggengraat van de (boven) lokale (recreatieve) fietspaden.

Om het aandeel fiets te vergroten zijn investeringen in de fietsinfrastructuur van vitaal belang. In het programma Mobiliteit en Ruimte is de opgave opgenomen om in de periode t/m 2030 een viertal hoogwaardige fietsroutes te realiseren:

- Almere – Lelystad (onderdeel van de MRA-fietsnetwerk, doorfietsroutes)
- Lelystad – Dronten – Kampen
- Urk – Emmeloord – Marknesse
- Almere – Zeewolde met aansluiting met Huizen/ Hilversum

Naast de aanleg van deze hoogwaardige fietsroutes kiest de provincie ook voor het oplossen van fietsknelpunten in de provincie. Het gaat daarbij onder andere om de aanleg van 'missing links' en het verhogen van de verkeersveiligheid van fietsoversteken. Van het totaal aantal op te lossen knelpunten zijn inmiddels 14 knelpunten opgelost, 12 fietsknelpunten in voorbereiding en 9 punten zijn nog in de planning t/m 2030. De provincie Flevoland kiest voor het spoor van stimulering van het fietsgebruik bij haar inwoners in samenspraak met gemeenten. Het gaat bijvoorbeeld om een gedragsbeïnvloedingsprogramma van onder andere werknemers bij bedrijven (onderdeel van de MRA Green Deal, onderdeel Fiets). Naast de aanleg van asfalt/ beton is het voorzieningenniveau voor de fietser van belang als onderdeel van de fietsstimulering. Denk aan pauzepunten waar de fietser even op adem kan komen of voorzieningen in de vorm groenvoorzieningen als bescherming tegen de wind.

Greendeal Fiets van de Metropoolregio Amsterdam

Green Deal Fiets wil de kans benutten om het fietsgebruik in de regio te stimuleren. En zo bijdragen aan minder CO_2-uitstoot, betere bereikbaarheid, meer gezonde inwoners en vitale werknemers in de regio. Met eind 2025 als horizon wordt er gewerkt aan vier thema's. Eén van de thema's raakt direct aan het netwerk van doorfietsroutes: een regionaal netwerk van innovatieve fietsservicepunten. Zo'n twintig bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen werken met de Metropoolregio Amsterdam samen in de Green Deal Fiets.

De doelstelling is om eind 2025 drie tot vijf fietsservicepunten langs doorfietsroutesin de Metropool Amsterdam te realiseren. Bij voorkeur regionaal gespreid en gevarieerd naar doelgroep (fietsforens, sportfietser, recreatiefietser etc.). Hier krijgen fietsers service onderweg; reparaties, schuilen voor een regenbuitje, een versnapering kopen of de accu laden. Daarom onderzoeken de regionale overheden samen met het bedrijfsleven welke locaties langs doorfietsroutes in de regio geschikt zijn voor een fietsservicepunt.
In de eerste helft van 2024 opent een eerste fietsservicepunt in Schiphol-Noord.
De lessen van deze pilot worden toegepast bij toekomstige fietsservicepunten.

> *Zo'n twintig bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen werken met de Metropoolregio Amsterdam samen in de Green Deal Fiets*

03

Belangrijkste ontwikkelingen in projecten in 2023



03

Belangrijkste ontwikkelingen in projecten in 2023

Ontwikkelingen in projecten

Dit hoofdstuk geeft de recente ontwikkelingen weer van de verschillende tracéonderdelen (secties) van het doorfietsroutenetwerk.

Voor elk deelgebied is een overzichtskaart aanwezig, waarna per deelgebied een korte toelichting volgt, waar dat nodig is.

De gebruikte legenda in de overzichtskaarten is als volgt:


secties waar een initiatief nodig is


(plan)studies, planuitwerkingen voor secties waar het tracé al bekend is


(plan)studies, planuitwerkingen voor secties waar het tracé nog moet worden bepaald


secties die in 2024 of 2025 in uitvoering zijn


secties van gerealiseerde projecten waar nog verbeteringen mogelijk zijn


secties van gerealiseerde projecten die voldoen aan de meest belangrijke kwaliteitseisen van doorfietsroutes: voldoende breedte, gesloten verharding en verlichting


secties waar – ten opzichte van de programmering – versneld een initiatief is genomen


secties waar extra (bestuurlijke) aandacht voor nodig is om het project verder te brengen


secties die te maken hebben met een barrière op de route zoals kruisingen met een vaarweg, spoorlijn, auto(snel)weg, dijk etc.

secties waarvan het tracé nog niet vast staat

Vervoerregio, Noord-Holland en Flevoland | Het totale doorfietsroute netwerk



Amsterdam Noord | overzicht

1 Sprong over 't IJ – Westbrug

2 Sprong over 't IJ – Oostbrug

3 ZaanIJ-Corridor (van Buiksloterweg tot Coentunnelcircuit) ✓

4 Veerpont Buiksloterweg – Kanaaldijk bij 't Schouw ✓

5 Meerzijdige ontsluiting station Noord op oost-west route 'Noord-Noord' !

6 Johan van Hasseltweg !

7 Zuiderzeeweg (van brug tot rotonde) ✓

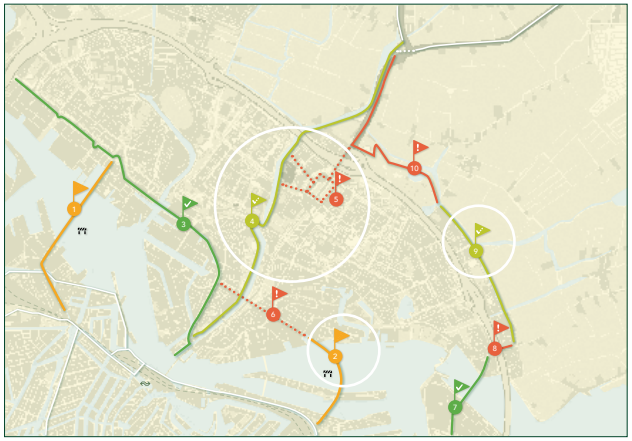
8 Liergouw (van de rotonde Zuiderzeeweg tot de Zwarte Gouw) !

9 Zwarte Gouw (van Liergouw tot Zunderdorpgouw) ✓

10 Buikslotermeerdijk en Slochterweg (van Zunderdorpgouw tot 't Schouw) !



Amsterdam Noord | toelichting





Vice-voorzitter Vervoerregio Marja Ruigrok bij opening Zwarte Gouw

Sprong over het IJ – Oostbrug (sectie 2)

De gemeente Amsterdam heeft bij de Voorjaarsnota 2023 een bedrag van € 100 miljoen gereserveerd voor de Oostbrug. De Vervoerregio heeft een bedrag van voorlopig € 75 miljoen gereserveerd.

Veerpont Buiksloterweg – Kanaaldijk bij 't Schouw (sectie 4) en meerzijdige ontsluiting station Noord (sectie 5)

Beide secties staan geprogrammeerd om in 2025 een initiatief hierop te nemen. Met gemeente Amsterdam wordt gesproken over de mogelijkheid dit initiatief een jaar te vervroegen en in 2024 na te gaan welke verbeteringen wanneer aan de orde zijn, afgestemd op de gemeentelijke planning en financiële mogelijkheden.

Zwarte Gouw (sectie 9) is afgerond

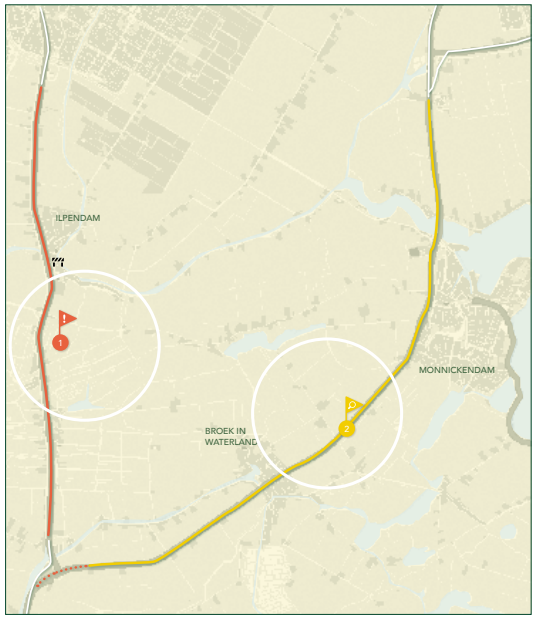
Dit project is een goed voorbeeld waarbij – aansluitend op het gemeentelijk onderhoudsplan – door extra investeringen en subsidie van de Vervoerregio hier een breed en comfortabel doorfietspad is gerealiseerd. Aandachtspunt daarbij is dat er geen verlichting is gerealiseerd. Dit was een technisch moeilijke en kostbare opgave.

Waterland Zuid | overzicht

1 Kanaaldijk (van 't Schouw tot Laan der Continenten) !

2 Fietspad langs de N247 (van 't Schouw in Amsterdam tot de Wagenweg in Waterland) ⌕





Kanaaldijk (sectie 1)

Studie naar een vaste oeververbinding bij Ilpendam heeft aangetoond dat een fietsbrug financieel haalbaar is. De kosten van beheer en onderhoud van een fietsbrug zijn lager dan een voortdurende exploitatie van een pontverbinding. De Vervoerregio gaat, in samenwerking met de provincie Noord-Holland en beide gemeenten, een initiatief starten. Voor het overige blijft een actie geprogrammeerd staan om in 2028 te kijken naar verbetermogelijkheden voor het gehele traject tussen 't Schouw en Laan der Continenten (Purmerend).

Fietspad langs de N247 (sectie 2)

De provincie Noord-Holland is trekker van het integrale en multimodale project Bereikbaarheid Waterland om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Begin 2023 is een studie afgerond en zijn o.m. verschillende opties in beeld gebracht voor een mogelijke onderdoorgang in Broek van Waterland. Naar financiering van de voorkeursvariant wordt momenteel gezocht. Een doorfietsroute tussen Edam, Monnickendam en 't Schouw maakt deel uit van de plannen.

Purmerend – Edam/Volendam | overzicht

1 Oude Provincialeweg en Neckerstraat (tussen Monnikdijkweg en de Sluisbrug) ✓

2 Gedempte Singelgracht, Gedempte Where en Oostdijk en Hoornse Jaagweg (van de Sluisbrug tot de Grote Watering) ⌕ ▸▸

3 Kanaalweg (Van de Sluisbrug tot de Laan der Continenten) ✓

4 Nieuw te onderzoeken verbinding tussen Purmerend en Edam-Volendam !

5 Wagenweg en Achterdichting (van de afslag N517 tot de Kathammerzeedijk) ! ▸▸

6 Route tussen de Kathammerzeedijk en de Dijkgraaf Poschlaan ⌕

7 Route tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N247 ⚷

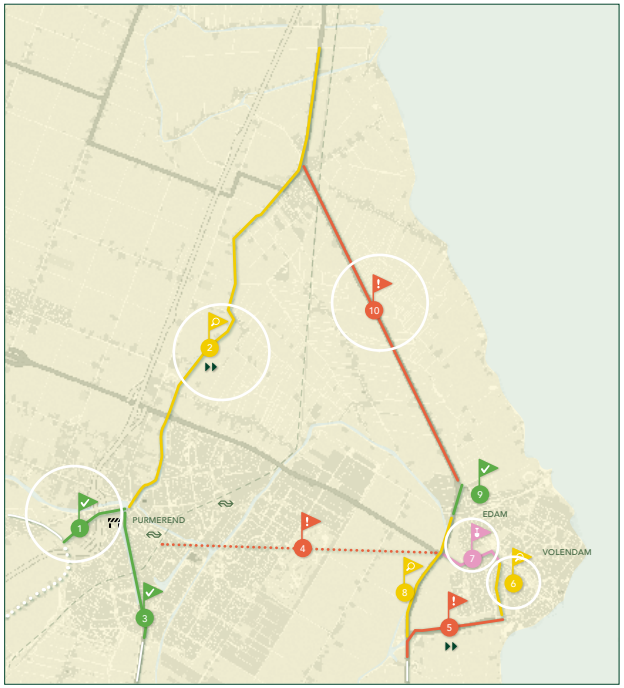
8 Monnickendammerjaagweg N247 (tussen de afslag Wagenweg en de Singelweg) ⌕

9 Monnickendammerjaagweg N247 (tussen Singelweg en de rotonde bij de Lokkemientjeweg) ✓

10 Oosthuizerweg en Zesstedenweg (van rotonde bij de Lokkemientjeweg tot de rotonde N247/N509 Oosthuizen) !



Purmerend – Edam/Volendam | toelichting



Corridor Amsterdam – Hoorn

Sectie 1 (Oude Provincialeweg en Neckerstraat), sectie 2 (Gedempte Singelgracht, Gedempte Where en Oostdijk van Sluisbrug tot Oosthuizen) en het noordelijk deel van sectie 10 (Hoornse Jaagweg) maken deel uit van de doorfietsroute van de Corridor Amsterdam – Hoorn. In 2023 is het initiatief genomen door de Vervoerregio om met de provincie N-Holland en de betrokken gemeenten samen te werken om de doorfietsroute versneld uit te gaan voeren. Daartoe is als eerste stap een studie gestart om te komen tot een voorkeurstracé tussen Zaanstad – Purmerend – Hoorn. Naar verwachting zullen er in juni 2024 besluiten worden genomen over de uitkomsten van de studie.

Route tussen Kathammerzeedijk en de Dijkgraaf Poschlaan (sectie 6)

De Vervoerregio en de gemeente Edam – Volendam hebben in 2023 het initiatief genomen om een planstudie te starten voor deze schakel in het netwerk van Edam – Volendam.

Route tussen Dijkgraaf Poschlaan en de N247 (sectie 7)

Het fietspad zal gelijktijdig in gebruik worden genomen met de nieuwe aansluiting op de N247 in de zomer van 2024.

Zaanstad/Wormerland | overzicht

1 HOV ZaanIJ-corridor fiets ✓

2 Provincialeweg N203 (van Hempont tot Aris van Broekweg) ✓

3a Westzanerdijk en Aris van Broekweg (tussen de Albert Heijnweg en de Ringweg) ✓

3b Westzanerdijk (tussen de Ringweg en de pont naar Spaarndam) ⌕

4 Provincialeweg N203 (tussen Albert Heijnweg en Guisweg) !

5 Provincialeweg N203 (tussen Guisweg en Wandelweg) !

6 Provincialeweg N203 (tussen Wandelweg en Station Wormerveer) !

7 Provincialeweg N203 (tussen Station Wormerveer en Busch en Dam) !

8 Route Zaanstad – Beverwijk !

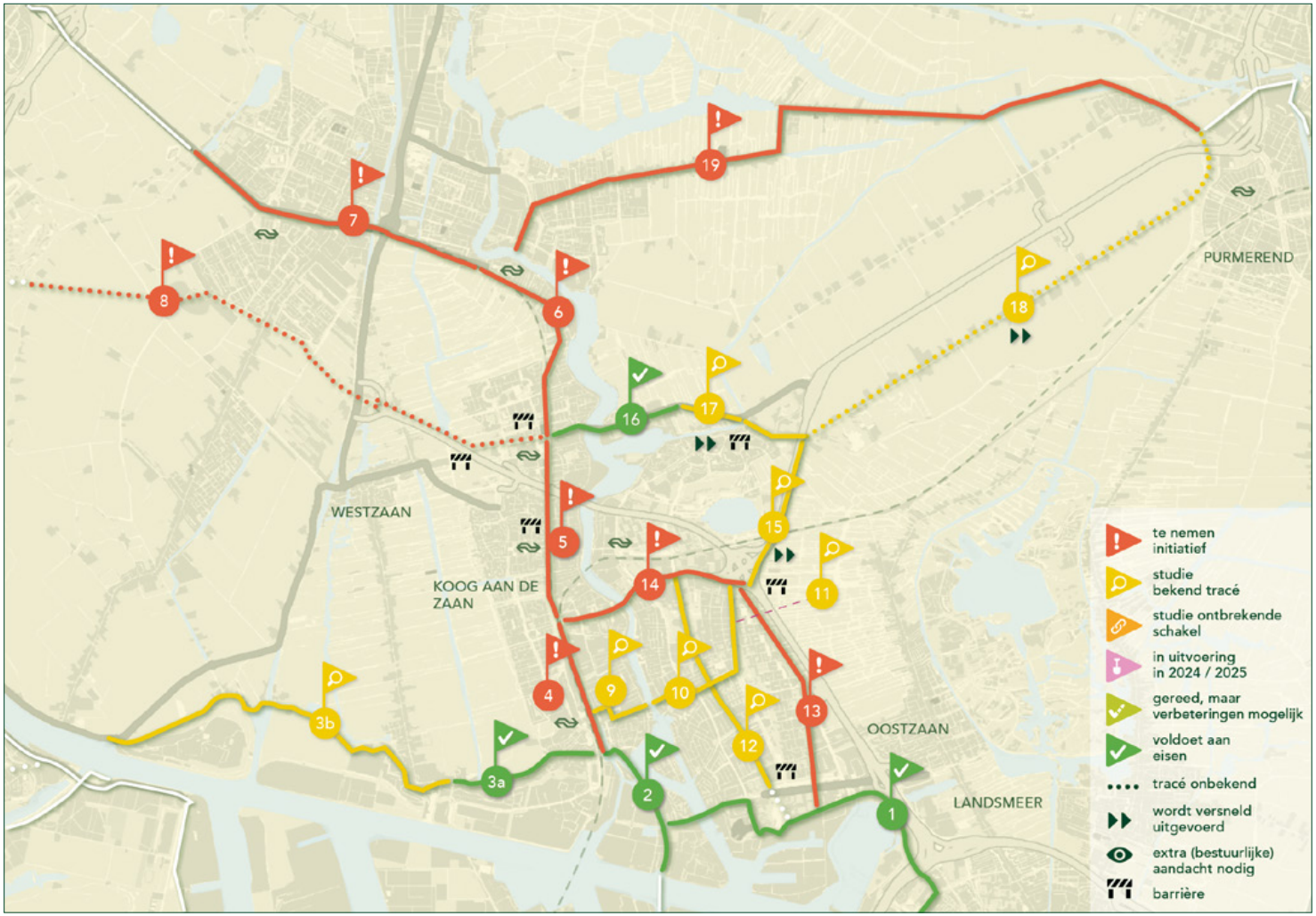
9 Vinkenstraat (van station Zaandam tot Peperstraat) ⌕

10 Peperstraat, via H. Gerhardstraat, Vermiljoenweg (van de Vinkenstraat tot De Weer) ⌕

11 De Weer (tussen Vermiljoenstraat – Hoogaarslaan) ⌕

12 De Martin Luther Kingweg (tussen de Noorder IJ en Zeedijk en de Hoogaarslaan) ⌕

13 Straten Poelenburg en Watering !



14 Oost-west verbinding (via Dik Trompad, Vincent van Goghweg, Heijermanstraat, Albert Huismanpad, Hoogaarslaan en Javazee) !

15 Javazee en Wormerpad (tussen de A8 en de Zuiderweg) ⌕ ⏩

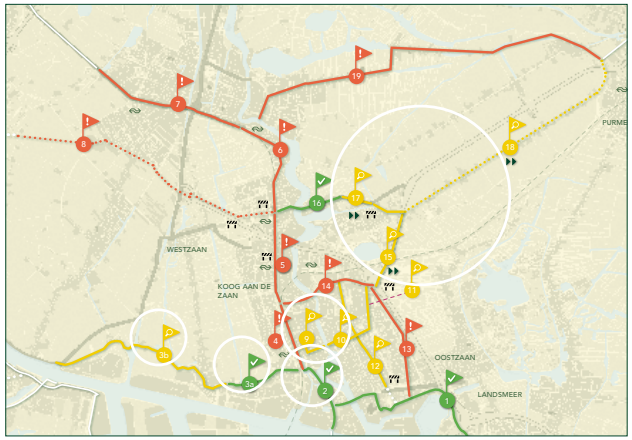
16 Guisweg en Leeghwaterweg (vanaf nieuwe fietstunnel bij Guisweg tot Zaanse Schans) ✓

17 Leeghwaterweg (van Zaanse Schans tot Westerdijk/ Zuiderweg) ⌕ ⏩

18 Zuiderweg (tracé onbekend) ⌕ ⏩

19 Route Wormerveer – Jisp – Neck (via o.a Dorpsstraat, Oosteinde, Jisperdijk) !

Zaanstad/Wormerland | toelichting





Westzanerdijk

Provincialeweg N203 – Hempont tot Aris van Broekhuizenweg (sectie 2)

Het fietspad op het Pontplein wordt in 2024 verbreed waarna deze sectie volledig voldoet aan de kwaliteitseisen.

Westzanerdijk (secties 3a en 3b)

De Westzanerdijk (sectie 3a) is ingericht als fietsstraat (30km/u-gebied). Het laatste deel van deze sectie bij de Aris van Broekweg moet nog worden verbeterd.

Voor sectie 3b geldt dat er nu een grote verscheidenheid aan weginrichtingen is, waardoor de route niet als één geheel aanvoelt. De studie moet uitwijzen of daar verbeteringen, ook in de verkeersveiligheid, kunnen worden aangebracht.

Vinkenstraat (sectie 9) en Peperstraat (sectie 10)

De Vinkenstraat wordt tot fietsstraat ontwikkeld. De Peperstraat tot een 30km/u-gebiedsontsluitingsweg met fietsstroken van 2,5 meter. Ook wordt bekeken of de doorfietsroute via de Panneroodstraat zal lopen in plaats van via de Vermiljoenweg.

Sectie 15 (Javazee en Wormerpad), sectie 17 (Leeghwaterweg) en sectie 18 (Zuiderweg)

Deze secties maken deel uit van de doorfietsroute Corridor Amsterdam – Hoorn, waar Vervoerregio samen met de provincie N-Holland en betrokken gemeenten in 2023 een studie is gestart om te komen tot een voorkeurstracé. Voor het bepalen van het voorkeurstracé tussen Purmerend en Zaanstad worden meerdere routes en varianten onderzocht: de Zuiderweg is daarbij één van de opties. Meer alternatieven worden onderzocht. Naar verwachting zullen er in juni 2024 besluiten worden genomen over de uitkomsten van de studie.

Haarlem – Haarlemmermeer – Amsterdam | overzicht



1 Zijkanaal C Weg (tussen Spaarndam en de pont over het Noordzeekanaal) ✓

2 De Noordzeekanaalweg tussen Zijkanaal C Weg en de Westpoortweg ✓

3 Westpoortweg (van Noordzeekanaalweg tot Heining) ✓

4 Westpoortweg, Noordzeeweg en Basisweg (van Heining tot Radarweg) ✓

5 Oude Notweg, Batterijweg en Spaarndam-merweg (G200 tussen Liedeweg en Wethouder van Essenweg) !

6 Wethouder van Essenweg (tussen Haarlemmerstraatweg en de brug over Zijkanaal F) ⌕

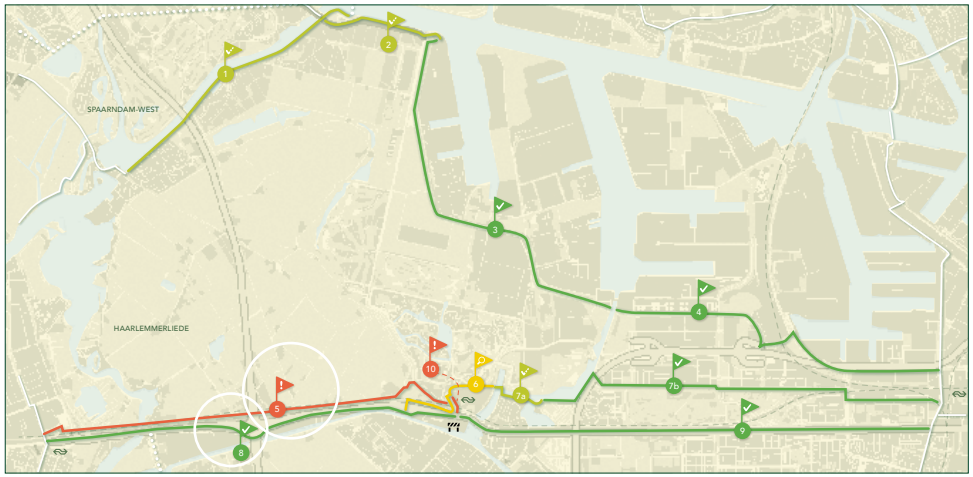
7a Dubbele Buurt (van brug over Zijkanaal F naar gemeentegrens met Amsterdam) ✓

7b Route Dubbele Buurt, Daveren en Theemsweg (van gemeentegrens met Haarlemmermeer tot Seineweg) ✓

8 Fietsroute langs de N200 (F200 van Zoete Inval tot Station Halfweg) ✓

9 Fietsroute langs de N200 (F200 van Station Halfweg tot Radarweg) ✓

10 Barrière spoor en N200 bij station Halfweg !





route F200

Oude Notweg, Batterijweg en Spaarndammerweg (sectie 5)

Bij het gerealiseerde onderhoudsplan Oude Notweg is de maximale wegbreedte benut voor verbeteringen. De kwaliteitseisen voor doorfietsroutes kunnen op dit traject niet worden behaald.

Fietsroute langs de N200: F200 van Zoete Inval tot Station Halfweg (sectie 8)

Met het realiseren van dit project in 2023 is de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam via Halfweg, vrijwel geheel gerealiseerd! Het enige onderdeel dat nog moet gebeuren is het verbeteren van de kruising bij de Weerenbrug in Halfweg. Naar verwachting zal dit, na nader onderzoek, (her)ontwerp en overleg met belanghebbenden, in 2024 worden uitgevoerd.

Haarlem – Hoofddorp | overzicht

1a Ringvaartbrug bij Cruquius

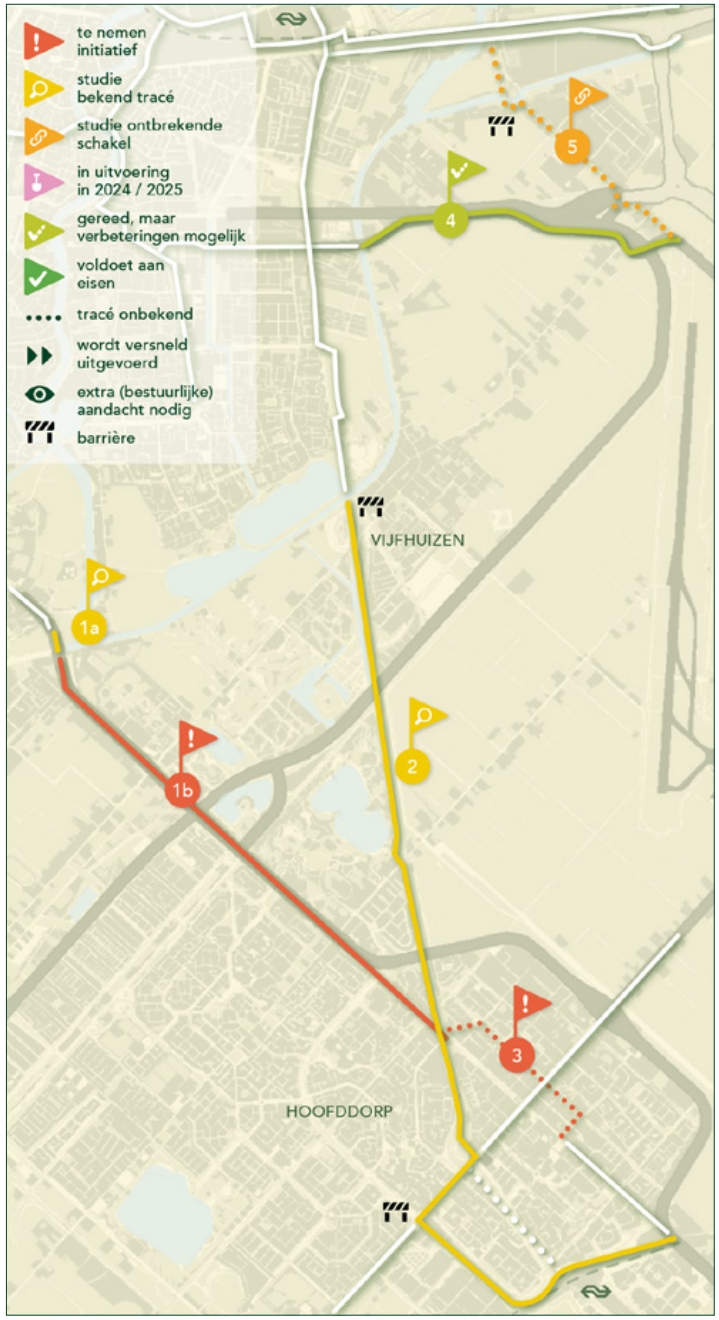
1b Kruisweg (tussen de ringvaart bij Cruquius en de Paxlaan in Hoofddorp) !

2 Geniedijk (van de ringvaart bij Vijfhuizen tot Station Hoofddorp)

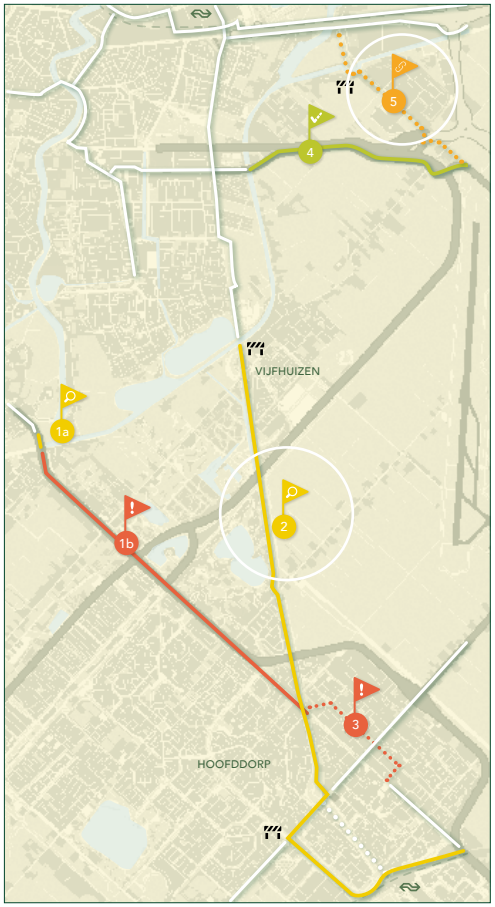
3 Burgemeester Pabstlaan (om het centrum heen) !

4 Schipholweg, N232 (van de ringvaart tot de rotonde bij de Spaarnwouderweg)

5 Rottewegje en Spaarnwouderweg (nieuwe verbinding tussen de N200 en de N232)



Haarlem – Hoofddorp | toelichting



F205 Geniedijk (sectie 2)

In 2023 is de voorbereiding gestart van een studie in samenwerking met de provincie Noord-Holland en de gemeenten Haarlem en Haarlemmermeer voor een doorfietsroute tussen Station Hoofddorp via Vijfhuizen verder naar Station Haarlem-Spaarnwoude en Velsen-Zuid. In begin 2024 zal de studie formeel van start gaan. De doorfietsroute verbindt verschillende gebieden met elkaar waar veel ruimtelijke ontwikkelingen zijn gepland, zoals Haarlem Oostpoort, Hoofddorp Centrum en Hoofddorp Station.

Rottewegje en Spaarnwouderweg (sectie 5)

De ontwikkeling van een nieuwe doorfietsroute tussen de N200 en de N232 lijkt op korte termijn niet kansrijk. In overleg met de gemeente Haarlemmermeer blijft deze route een potentiële doorfietsroute, maar wordt in de programmering naar achteren (na 2030) geschoven.

Hoofddorp/Haarlemmermeer – Amsterdam | overzicht



1 Hoofdweg (tussen Pad om de Noord en Schipholweg N232) !

2 Amsterdamse Baan (van Schipholweg tot de brug over de ringvaart)

3 Sloterweg en Burgemeester Amersfoordtlaan (van Schipholweg N232 tot Sloterbrug) !

4 Sloterweg (tussen Schipholweg N232 en de kruising Loevesteinse Randweg/ Zonnekruidweg) !

5a Schipholweg N232 (tussen de rotonde Spaarnwouderweg en de A9/ Amsterdamse Baan)

5b Schipholweg N232 (tussen de A9/ Amsterdamse Baan en Knooppunt A4/A9)

5c Schipholweg N232 (tussen Knooppunt A4/A9 en brug over de Ringvaart)

6 Schipholweg en Burgemeester A.Colijnweg (van brug over de Ringvaart – Dorpsstraat) ✓

7 Rijkerstreek (van Kruisweg tot het viaduct bij de Handelskade) !

8 Handelskade, Westelijke Randweg en Loevesteinse Randweg (van viaduct bij de Handelskade tot Koetsierstraat) !

9 Loevesteinse Randweg (van Koetsierstraat tot Schiphol Noord) ✓

10 Oeverlanden/Oude Haagseweg (van Schipholweg N232 tot de brug over de ringvaart)

11a Oeverlanden (van brug over de Ringvaart tot Nieuwe Meersluis)

11b IJsbaanpad (van Nieuwe Meersluis tot Amstelveensweg)

12 Nieuwe tunnelverbinding (van Kruisweg tot Schiphol Centrum, tracé onbekend) !

Hoofddorp/Haarlemmermeer – Amsterdam | toelichting





Loevesteinse Randweg

Sloterbrug (sectie 3)

Voor de Sloterbrug is een versoberd ontwerp opgesteld nadat een eerder ontwerp te duur was gebleken. In het nieuwe ontwerp wordt de brug opgeknapt en wordt de verkeerssituatie aan de Haarlemmermeerzijde aangepakt om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Loevesteinse Randweg (sectie 9)

In 2023 is door Schiphol een sterke verbetering gerealiseerd waarmee deze fietsroute volledig voldoet aan de doorfietskwaliteit. Met het realiseren van deze fietsroute is een belangrijke schakel gerealiseerd voor een kwalitatief goede fietsontsluiting van het Schipholterrein.

Oeverlanden/Oude Haagseweg (sectie 10)

Delen van dit traject zijn al in uitvoering genomen.

Haarlemmermeer Zuid | overzicht

1 Hoofdweg (tussen Nieuw Vennep en Hoofddorp, Weg om de Noord) !

2 Fietsroute van Nieuw-Vennep naar Lisserbroek (via o.a Componistenweg, Getsewoudweg en IJweg)

3 Venneperweg (tussen de ringvaart bij Beinsdorp en de Hoofdweg in Nieuwe Vennep) !

4 Behoefteonderzoek fietsverbinding Nieuw-Vennep – Burgerveen – Aalsmeer – Roelofarendsveen !

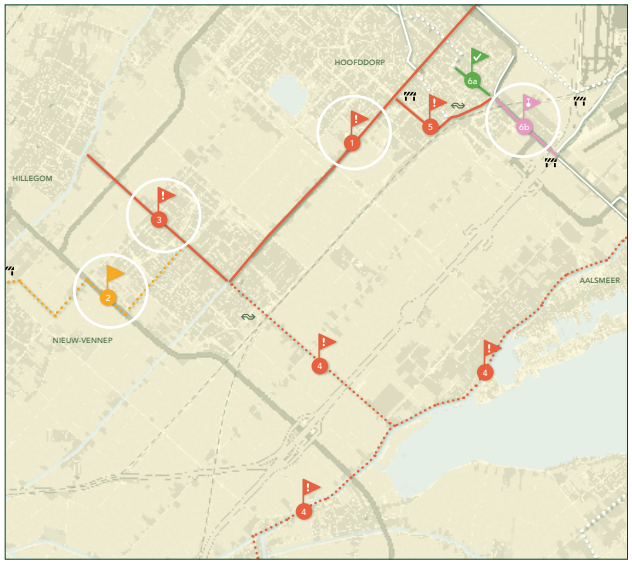
5 De Van Heuven Goedhartlaan (tussen de Hoofdweg en de Kruisweg) !

6a Kruisweg (van Nieuweweg tot Van Heuven Goedhartlaan) ✓

6b Kruisweg (van Van Heuven Goedhartlan tot Rijkerstreek)



Haarlemmermeer Zuid | toelichting



Hoofdweg tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp (sectie 1)

Een studie naar verbetering van deze fietsroute, die in het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes gepland staat in 2024, wordt in de planning van nieuwe initiatieven naar achteren geschoven.

Fietsroute van Nieuw-Vennep naar Lisserbroek (sectie 2) en Venneperweg tussen Nieuw-Vennep en Hillegom (sectie 3)

Deze fietsroutes maken deel uit van de fietsopgave ter verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de Noordelijke Duin- en Bollenstreek – Haarlemmermeer. De betrokken partijen zijn de provincies Noord- en Zuid-Holland, de regio's Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen. Voor de verbetering van de fietsroutes in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek (richting Haarlemmermeer) wordt vooralsnog rekening gehouden met een bijdrage van de provincie Zuid-Holland van € 10 miljoen. De samenwerking betekent dat ook de fietsverbindingen tussen Haarlemmermeer en Lisse en Hillegom in beeld gebracht moet worden. In 2024 zal hiertoe samen met de partners een plan van aanpak worden opgesteld.

Kruisweg – van Van Heuven Goedhartlaan tot Rijkerstreek (sectie 6b)

Deze doorfietsroute wordt momenteel uitgevoerd en zal in de zomer van 2024 in gebruik worden genomen. Naast de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio draagt ook het Rijk bij aan deze route vanwege de gemaakte woningbouwafspraken.

Aalsmeer – Amstelveen-Zuid – Uithoorn | overzicht

1 Kruisweg (van Rijkerstreek tot Fokkerweg) ⌕

2 HOVASZ (N196 tussen Fokkerweg en Poelweg) ✓

3 Koningin Maximalaan, N196 (van Poelweg tot Admiraal van Ghentlaan) ✓

4 Koningin Maximalaan, N196 (van Admiraal van Ghentlaan tot de Prinses Irenebrug) ⌕

5 Integraal verbetertraject tussen Aalsmeerderweg en Sportas (van Kruising met de N231 tot de Handweg) !

6 Aalsmeerderweg (tussen Wissel en de kruising met de N231) ✓

7 Wissel en Baanvak ⌕

8 Stommeerweg en Kudelstaartseweg (tussen Gerberastraat en Bachlaan) !

9 Kudelstaartseweg (tussen Bachlaan en Robend) !

10 Hoofdweg (tussen Vuurlijn en de provinciegrens met Zuid-Holland) !

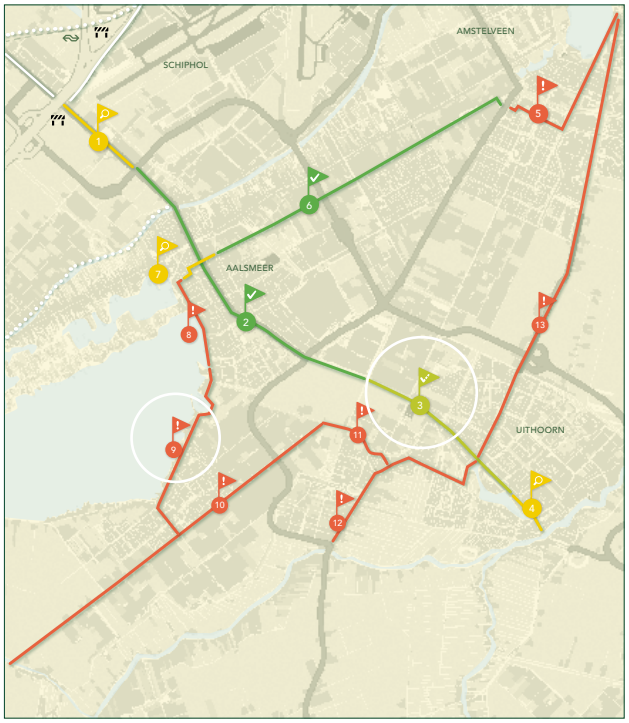
11 Route Vuurlijn, Stelling, Lunet, Linie, Traverse (van Hoofdweg tot Boterdijk) !

12 Drechtdijk, Boterdijk en Watsonweg (van de Amstel/Vrouwenakker tot de Koningin Maximalaan) !

13 Handweg, Bovenkerkerweg en Zijdelweg (van Koningin Maximalaan in Uithoorn tot Kazernepad in Amstelveen) !



Aalsmeer – Amstelveen-Zuid – Uithoorn | toelichting



Koningin Maximalaan (sectie 3)

In 2023 is de Koningin Maximalaan in Uithoorn heringericht. Naast de rijbaan loopt van oost naar west een fietspad in één richting. De plannen voor dit ontwerp dateren voordat de Koningin Maximalaan in 2023 werd aangewezen als doorfietsroute. Momenteel ontbreekt de ruimte om een veilig en voldoende breed tweerichtingenfietspad aan te leggen. Dit betekent overigens wel dat voorkomen moet worden dat fietsers tegen de rijrichting ingaan: dit is niet wenselijk, hinderlijk en gevaarlijk. De Vervoerregio heeft daartoe onlangs een advies gegeven aan de gemeente Uithoorn. Daarnaast moet voor de langere termijn gekeken worden naar doorfietsroutemogelijkheden in de west naar oost richting. De ventweg Zijdelveld, ten zuiden van de Koningin Maximalaan, biedt daartoe de beste mogelijkheden.

Kudelstaartseweg (sectie 9)

De studie die in 2024 geprogrammeerd stond is uitgesteld tot na realisering van de ophoging van de dijk door het waterschap. Vooralsnog worden de plannen voor de fietsroute doorgeschoven naar 2026.

Amstelveen – Ouderkerk | overzicht

1 Sportas (van IJsbaanpad tot Handweg Scope Amsterdam: van Skutjespad tot Hoornslootkanaal Scope Amstelveen: Hoornslootkanaal tot Noorddammerlaan)

2 Tweede noord-zuid route Amstelveen !

3 Mr. G Groen van Prinstererlaan en Oranjebaan (tot de brug bij Ouderkerk a/d Amstel) !

4 De Savornin Lohmanlaan !

5a Park Mr. A. Van Hallweg (tussen de Savornin Lohmanlaan en het Kazernepad) !

5b Toekomstige route over het dek van de A9 (tussen Kazernepad en Amsterdamseweg) !

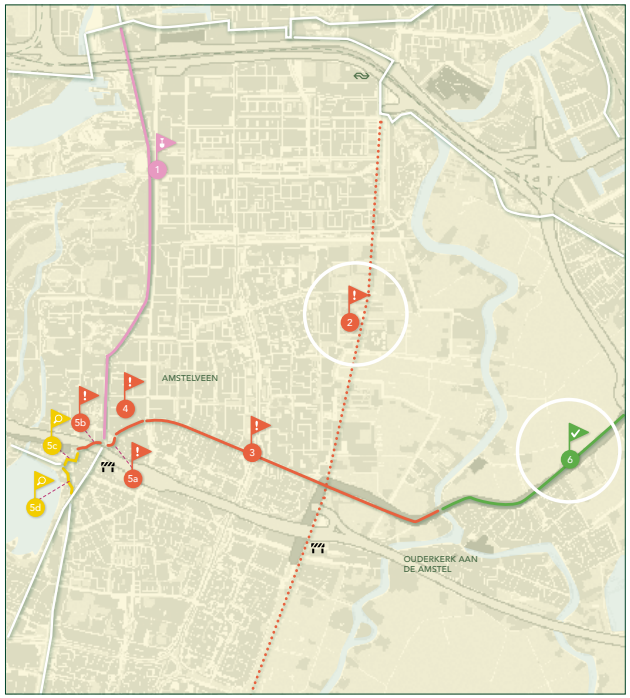
5c Burgemeester A. Colijnweg en Laan Nieuwer-Amstel (tussen Dorpsstraat en Doorweg)

5d Laan Nieuwer-Amstel (tussen Doorweg en Kazernepad)

6 Burgemeester Stramanweg (tussen de brug bij Ouderkerk a/d Amstel en de A2) ✓



Amstelveen – Ouderkerk | toelichting



Tweede noord-zuidroute Amstelveen (sectie 2)

In 2025 wordt, samen met de gemeenten Amstelveen en Amsterdam het tracé bepaald.

Brug bij Ouderkerk aan de Amstel (sectie 6)

De nieuwe brug voor auto's, bussen, fietsers en voetgangers is geopend! Voor fietsers voldoet de brug en aanliggende fietspaden volledig aan de kwaliteitseisen.



Brug bij Ouderkerk aan de Amstel

Amsterdam Zuidoost, Diemen en Weesp | overzicht

1 Reaalspolderweg (vanaf gemeentegrens Weesp tot Lange Muiderweg)

2 Lange Muiderweg

3 Centrum Weesp (brug Ossenmarkt – Lange Vechtbrug – Hoogstraat – Achteromstraatje – Binnenveer)

4 Buitenveer en Verlengde Buitenveer

5 Nieuwe aansluiting Verlengd Buitenveer op de Weesperbrug

6 Fietspaden langs de N236 en N523 in Weesp ✓ !

7 Route via Rozenoordbrug en Ouderkerkerdijk (van Beatrixpark tot Spaklerweg) !

8 Spaklerweg en Holterbergweg (van rotonde Amstelplein tot Hoogoorddreef) ✓

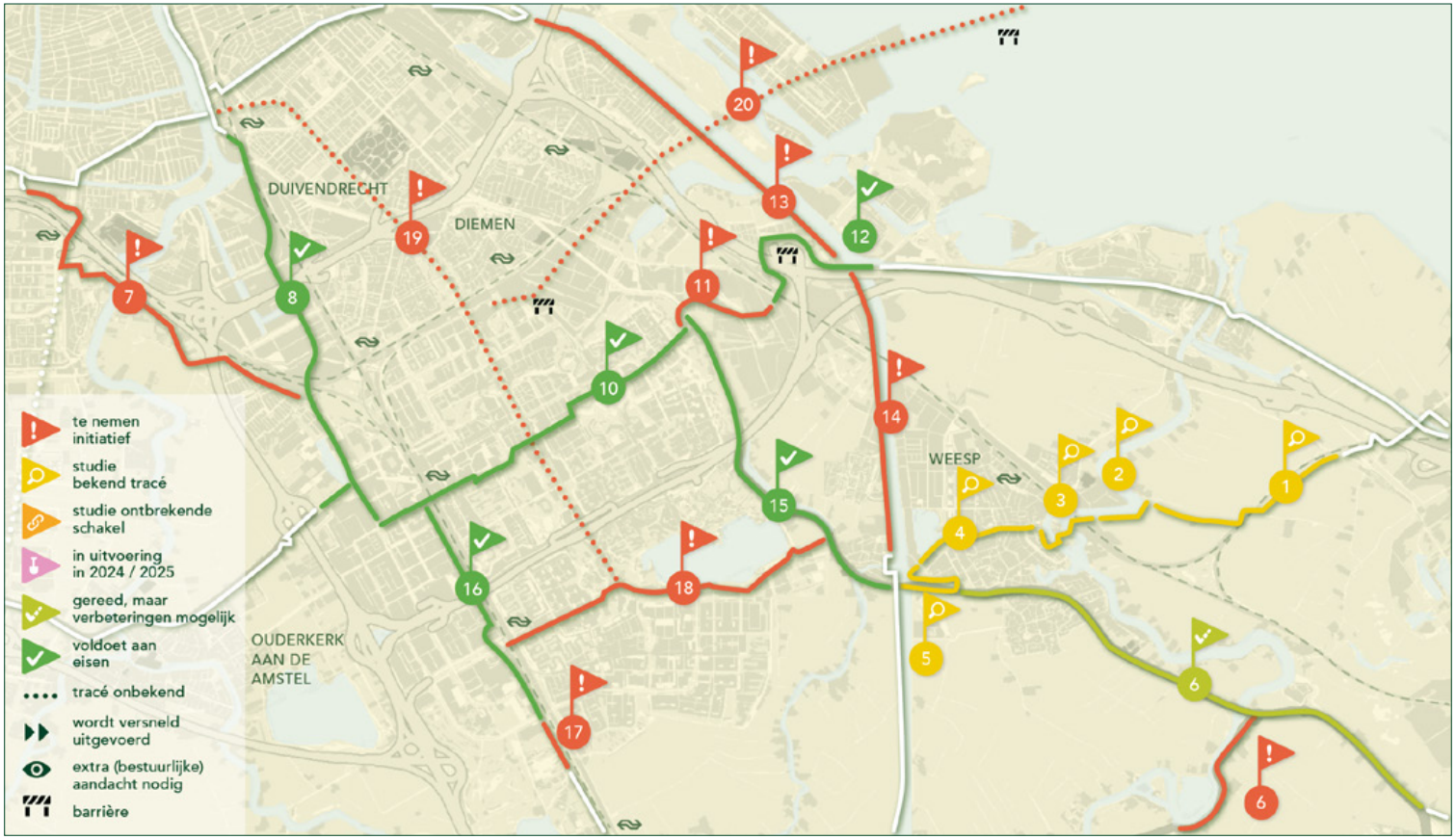
9 Burgemeester Stramanweg (van A2 tot Hoogoorddreef) ✓

10 Hoogoorddreef en Gulden Kruispad (van Holterbergweg tot Provincialeweg) ✓

11 Fietsroute Diemerbos (van Provincialeweg/ Stammerdijk tot Knooppunt Diemen) !

12 Diemerpolderweg (van knooppunt Diemen tot Muiderbrug A1) ✓

13 Route langs Amsterdam Rijnkanaal via Westelijke Merwedekanaaldijk en Kanaaldijk (van Waterkeringpad tot Diemerpolderweg bij Muiderbrug A1) !



14 Route langs Amsterdam Rijnkanaal (van Diemerpolderweg bij Muiderbrug A1 tot Kanaaldijk West in Driemond) !

15 Provinciale weg N236 (van Weesperbrug tot Gulden Kruispad) ✓

16 Fietsroute langs spoor Amsterdam – Utrecht (van Hoogoorddreef tot Tafelbergweg) ✓

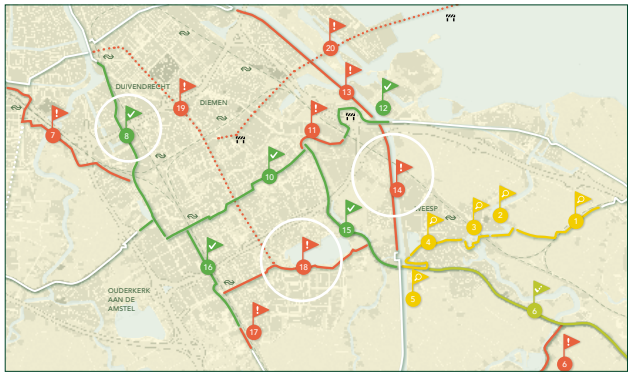
17 Fietsroute langs spoor Amsterdam – Utrecht (van Tafelbergweg – de provinciegrens bij Abcoude) !

18 Meibergpad en Driemondweg (van Amsterdam UMC/ Holendrecht tot provincialeweg N236 bij Gaasperdam) !

19 Doorfietsroute Gooiseweg !

20 IJmeerverbinding !

Amsterdam Zuidoost, Diemen en Weesp | toelichting





Spaklerweg

Spaklerweg (sectie 8)

In 2023 is het project Spaklerweg gerealiseerd waardoor een ruim en comfortabele fietsroute is ontstaan tussen Amsterdam Centrum en Zuidoost.

Driemondweg (sectie 18)

Binnenkort start de gemeente Amsterdam in samenwerking met de Vervoerregio de planvorming voor verbetering van de fietsroute ten zuiden van de Gaasperplas naar de provinciale weg N236.

Amsterdam Rijnkanaal (sectie 14)

Deels wordt hier in 2024 verlichting aangebracht.

Amsterdam Centrum | overzicht

1 Spaarndammerdijk en Tasmanstraat ✓

2 Van Diemenstraat en Barentzplein ⌕

3 Westerdoksdijk ✓

4 Route Westerpark (van ingang oostzijde tot de vijver aan de noordkant Westerpark) ✓

5 Haarlemmer Houttuinen (van ingang oostzijde Westerpark tot Westerdokskade) !

6 Haarlemmer Houttuinen, Droogbak, Prins Hendrikkade, Stationsplein en Cuyperspassage (van Westerdokskade – De Ruijterkade) ✓

7 Westerdokskade, De Ruijterkade en Piet Heinkade (van Haarlemmer Houttuinen tot Fred Petterbaan) ✓

8 Panamalaan !

9 Binnenring Amsterdam van Borneolaan – Westerpark ✓ ⌕

10a Weesperzijde noord van Stadhouderkade – Gijsbrecht van Aemstelstraat ⌕

10b Weesperzijde midden en zuid (Gijsbrecht van Aemstelstraat – Rotonde Amstelplein) ✓

11 Zeeburgerdijk (van Sarphatistraat tot Zuiderzeeweg) !

12 Zuiderzeeweg (van Zeeburgerdijk tot Schellingwouderbrug) ✓



13 De Westelijke Merwedekanaaldijk (van Zuiderzeeweg tot Oosterringdijk) ✓

14 Ringdijk (van Weesperzijde tot Nobelweg) ✓

15 Ringdijk (van Nobelweg tot Middenweg) !

16 Linnaeuskade (van Middenweg tot Polderweg) ✓

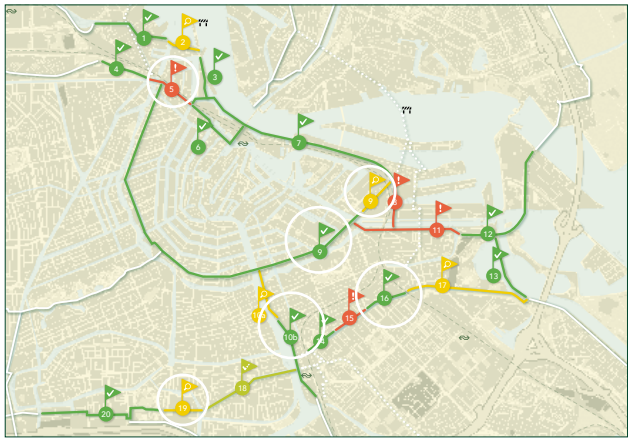
17 Linnaeuskade en de Ooster Ringdijk (van Polderweg tot Waterkeringpad) ⌕

18 Vrijheidslaan en Rooseveltlaan (van Berlagebrug t/m Europaplein) ✓

19 Europaplein – RAI – Beatrixpark ⌕

20 Route Beatrixpark tot Amstelveenseweg (via Beatrixpark, Strawinskylaan, Parnassusweg en Fred Roeskestraat) ✓

Amsterdam Centrum | toelichting





Linnaeuskade

Haarlemmer Houttuinen (sectie 5)

Deze studie is stopgezet. Dit betekent dat er in overleg met de gemeente Amsterdam het tracé van de doorfietsroute opnieuw bepaald moet worden.

Binnenring Amsterdam (sectie 9)

Met het realiseren van de fietsstraat op het Frederiksplein en Weteringschans nadert de Binnenring van Amsterdam zijn voltooiing. Een belangrijk deel van de binnenring dat nog moet worden gerealiseerd is de Czaar Peterstraat.

Weesperzijde midden en zuid (sectie 10b)

In 2023 werd de fietsstraat gerealiseerd in dit deel van de Weesperzijde. Het noordelijk deel (sectie 10a) moet nog verder worden uitgewerkt.

Linnaeuskade (sectie 16)

De Linnaeuskade is heringericht tot fietsstraat.

Europaplein – RAI – Beatrixpark (sectie 19)

Met gemeente Amsterdam wordt gesproken over wat er nodig is om op dit RAI-terrein tot een voor alle partijen goede oplossing te komen waarbij er ook ruimte is om deze doorsteek voor fietsers tussen Beatrixpark en Europaplein te verbeteren.

Amsterdam Nieuw-West | overzicht

1 Langsom en Plesmanlaan (van de Sloterbrug tot Christoffel Plantijnpad) !

2 Pieter Callandlaan en Schipluidenlaan (van Christoffel Plantijnpad tot Saskia van Uijlenburgkade) ✓

3 Route door het Vondelpark, inclusief oversteek Stadhouderskade ✓

4 Ookmeerweg (van de Ringvaart tot Meer en Vaart) !

5a Ookmeerweg en President Allendelaan (van Meer en Vaart tot Sloterparkbadlaan) ✓

5b Slotermeerlaan (van Sloterparkbadlaan tot rotonde bij de Burgemeester Roëllstraat) !

5c Rotonde bij de Burgemeester Roëllstraat richting Sloterdijk !

6a Christoffel Plantijnpad (van Oude Haagseweg tot de rotonde t.h.v. Jan Evertsenstraat) ✓

6b Burgemeester van de Pollstraat en Burgemeester Fockstraat (rotonde t.h.v. J. Evertsenstraat – N200) !

7 Radarweg (van Haarlemmerweg tot Westhavenweg) ✓

8 Westhavenweg (van Radarweg via kajuitpad tot Nieuwe Hemweg) ✓

9 Nieuwe Hemweg (van Hempont tot Spaarndammerdijk) ✓

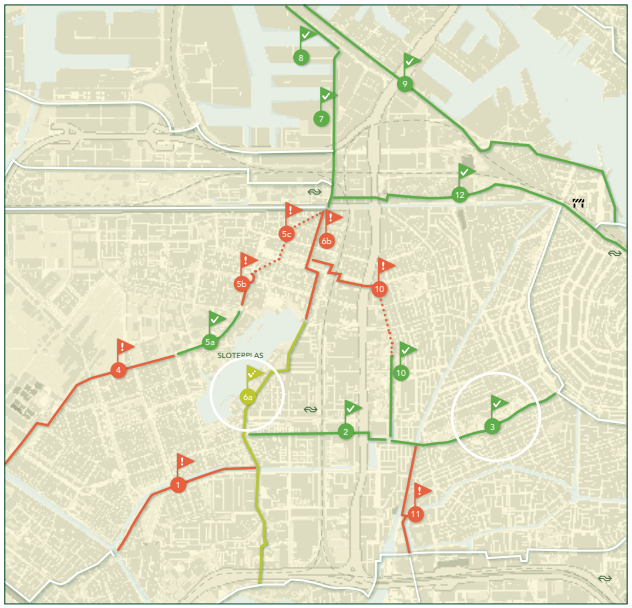
10 Route Rembrandtpark (van zuidingang Rembrandtpark tot Burgemeester Fockstraat) ✓ !

11 Schinkelkade (van IJsbaanpad tot Schinkelhavenstraat) !

12 Route Westerpark (van Radarweg tot oosteringang Westerpark) ✓



Amsterdam Nieuw-West | toelichting



Vondelpark (sectie 3)

De route door het Vondelpark voldoet. Aan de oversteeksituatie van de Stadhouderskade werkt de gemeente Amsterdam aan plannen.

Christoffel Plantijnpad (sectie 6a)

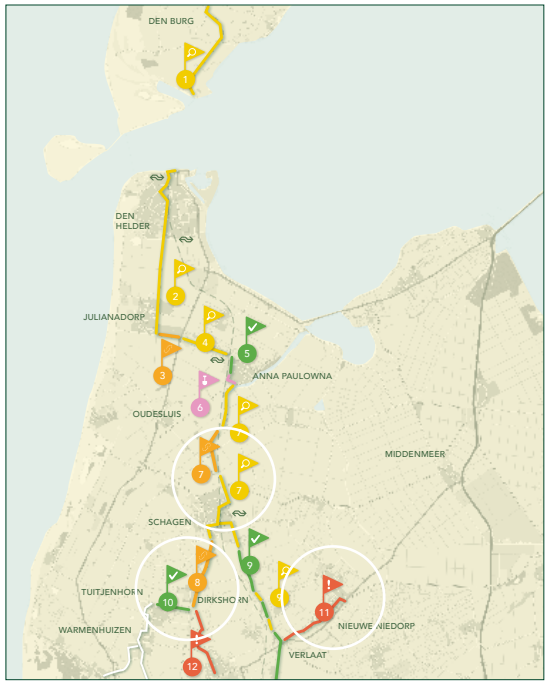
De route voldoet, met uitzondering van de kruising met de Sloterweg.

Kop van Noord-Holland | overzicht

1 Den Burg – Veerhaven Texel via Pontweg N501
2 Den Helder – Julianadorp via Nieuweweg
3 Ontbrekende schakel Nieuwehaven, Julianadorp
4 Julianadorp – Anna Paulowna via Molenvaart
5 Nieuweweg, Anna Paulowna ✓
6 Randweg, Anna Paulowna
7 Anna Paulowna – Schagen via Oudesluis
8 Schagen – Dirkshorn via N245
9 Schagen – Verlaat via N241 ✓ ✓ ✓
10 Dirkshorn – Warmenhuizen via Tuitjenhorn ✓
11 Nieuwe Niedorp – Verlaat via Dorpsstraat !
12 Dirkshorn – Oudkarspel via Ambachtsdijk !



Kop van Noord-Holland | toelichting



Algemeen

- De belangrijkste doorfietsroute in deze regio is een noord-zuid route die Den Burg, Den Helder, Anna Paulowna, Schagen en Warmenhuizen/Tuitjenhorn met Alkmaar en met Heerhugowaard en de Langedijker dorpen verbindt.
- Op dit moment werkt RHDHV deze doorfietsroute(s) uit tot definitieve ontwerpen, klaar voor uitvoering.
- Er is ook een route in beeld naar Nieuwe Niedorp en Winkel (sectie 11), maar die staat gepland voor na 2027.
- Diverse onderdelen van deze route liggen op provinciaal areaal: N501, N250, N245 en N241.

Prioritaire route coalitieakkoord NH: Schagen – Warmenhuizen (secties 8 en 10)

In deze route is de schakel langs de provinciale weg N245 tussen Schagen en Dirkshorn een essentieel onderdeel. Op dit moment ligt er nog geen fietspad langs dit deel van de provinciale weg. De provincie heeft deze schakel nu als studieproject opgenomen in het IMPI. De gemeente Schagen heeft al acties uitgezet om de resterende delen van deze route om te vormen tot een doorfietsroute, waarvan de realisatie van een fietsstraat tussen Warmenhuizen en Dirkshorn op dit moment in uitvoering is.

Bijzondere projecten, aandachtspunten en koppelkansen

Ontbrekende schakel Oudesluis (sectie 7)

Ook tussen Schagen en Oudesluis (op de verbinding naar Anna Paulowna) is een ontbrekende schakel. Er is een kans om een route te realiseren langs het spoor. Een belangrijk deel van de gronden is in eigendom van de Provincie Noord-Holland (de gronden worden op dit moment verpacht). Er is ook een deel van de grond in bezit bij het Hoogheemraadschap en ook met hen gaan we in gesprek. Uitwerking van deze schakel is onderdeel van de opdracht van RHDHV, en daar wordt samenwerking gezocht met ProRail en het HHNK.

Woningbouw

Inpassing doorfietsroute hangt op diverse plekken samen met woningbouw. Aan de zuidzijde van Schagen (Muggenburg-Zuid) en bij diverse projecten langs de route in Den Helder en Julianadorp. Dit geeft een kans om via de woningbouwbudgetten delen van de doorfietsroute gerealiseerd te krijgen.

Regio West-Friesland | overzicht

1 Hoorn – Medemblik via Nibbixwoud en Midwoud !

2 Hoorn – Wervershoof via Zwaagdijk-oost !

3 Hoogkarspel – WFO-terrein via Tolweg !

4 Hoorn – Enkhuizen via Zesstedenweg !

5 Hoorn – Enkhuizen NS-station via Drechterlandseweg N506 !

6 Provinciale weg, Hoorn

7 Hoorn – Wognum via Keern !

8 Hoorn – Wognum via Kromme Elleboogpad ✓

9 Hoorn - Wognum via Rijsdampad ⌕

10 Hoorn – Wognum via Hoornseweg !

11 Venneweg/Berkhouterweg, Hoorn (onderdeel van prioritaire route coalitieakkoord 2023)

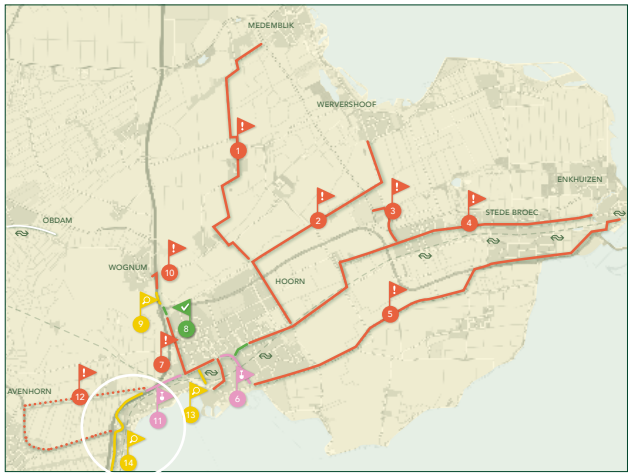
12 Hoorn – Avenhorn (nog geen tracékeuze) !

13 Koepoortslaan, Hoorn ⌕

14 Venneweg/Zesstedenweg, Koggenland (onderdeel van prioritaire route coalitieakkoord 2023) ⌕ ▸▸



Regio West-Friesland | toelichting







Gerealiseerd fietspad met gekoppelde betonplaten, Venneweg Hoorn

Algemeen

- In 2023 is in deze regio gestart met een regiobrede doorfietsrouteaanpak.
- Gemeenten hebben de afgelopen jaren alvast een aantal projecten op de doorfietsroutetracés op kwaliteit gebracht door werk-met-werk te maken.
- Op dit moment worden de kansrijke routes samen met de gemeenten verder uitgewerkt en geprioriteerd. De vervolgstap is te komen tot een ontwerpopdracht om de prioritaire routes in detail te laten uitwerken.

Prioritaire route coalitieakkoord: Hoorn-Zaanstad (secties 11 en 14)

Op deze route is in het kader van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn al in 2018 een doorfietsroutetracé vastgesteld. Hiervoor is ook geld gereserveerd. Een groot deel van de route ligt binnen het VRA-gebied en een belangrijk deel van deze route is bij de provincie in beheer en eigendom: de parallelweg en fietspad langs de N247 en een stuk van de N509 tussen Oosthuizen en Schardam, de Leeghwaterweg N515 tussen de Zaanse Schans en de Wijde Wormer. In samenwerking met de gemeenten en de VRA werkt de provincie aan plannen voor deze onderdelen en investeren we in verbreding en verkeersveiligheid van de fietspaden. De gemeente Hoorn heeft afgelopen jaar gewerkt aan een deel van deze route en de fietspaden langs de Venneweg en Berkhouterweg van een update voorzien. (zie foto's)

Bijzondere projecten, aandachtspunten en koppelkansen

Woningbouw

Vooral in de kern van Hoorn zijn flinke woningbouw-plannen. Deze richten zich qua bereikbaarheid op goede fietsvoorzieningen zodat veel (korte) ritten met de auto vermeden kunnen worden. De woningbouwplannen zijn kansen om via de woningbouwbudgetten delen van de doorfietsroute gerealiseerd te krijgen.

Fietsplannen gemeente Hoorn

De gemeente Hoorn is in voorbereiding op het vaststellen van een Actieplan fiets. Dit Actieplan sluit aan op de vastgestelde doorfietsroutes en zal de kapstok zijn waaraan de gemeente de komende jaren verbeteringen op het fietsnetwerk zal gaan voorbereiden.

Regio Alkmaar | overzicht

1 *Warmenhuizen – Alkmaar (via Geestmerambacht):*

1a Diepsmeerweg, Warmenhuizen

1b Nauertogt, Dijk en Waard ✓

2 Oudkarspel – Broek op Langedijk (via Westelijke Randweg) !

3 Heerhugowaard – Zuid Scharwoude (via bedrijventerrein Zandhorst)

4 *Heerhugowaard – Verlaat:*

4a Middenweg/Verlaat, de Noord ✓

4b Middenweg, tussen de Noord en Krusemanlaan

5 *Heerhugowaard – Obdam:*

5a Krusemanlaan, Heerhugowaard

5b De Braken/N194 ✓

6 Alkmaar – Akersloot – Uitgeest !

7 Castricum – Akersloot !

8 Limmen – Uitgeest (N203)

9 *Heiloo – Castricum – Heemskerk:*

9a Westerweg, Heiloo/ Limmen

9b Soomerweg/Dorpsstraat, Castricum

9c Beverwijkerstraatweg, Castricum !

10 Castricum – Uitgeest !

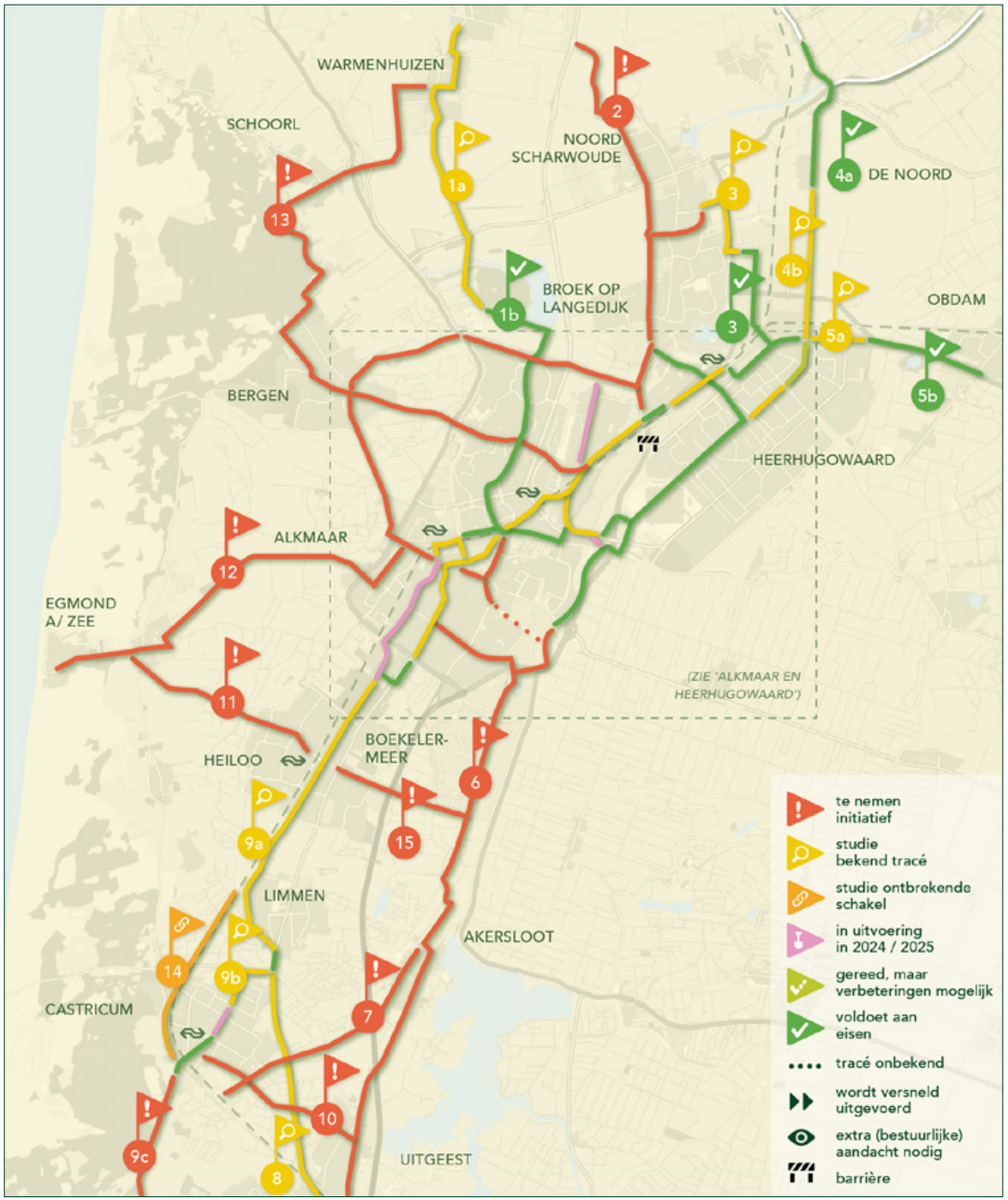
11 Heiloo – Egmond aan de Hoef (via Zeeweg) !

12 Alkmaar – Egmond aan Zee (via Hoeverweg/N512) !

13 Bergen – Schoorl – Warmenhuizen !

14 Limmen – Castricum

15 Heiloo – Akersloot' via Kanaalweg !



Alkmaar en Heerhugowaard | overzicht

1 *Heerhugowaard – Alkmaar – Heiloo (via Alkmaar NS):*

1a Westtangent/Station Heerhugowaard, Heerhugowaard ✓

1b Stationsplein/W.M. Dudokweg, Heerhugowaard ⌕

1c Ashok Bhalotrapad en -brug ✓

1d BOL bruggen ⌕

1e Achtergeest/Hertog Aalbrechtweg, Alkmaar ⌕

1f Zeswielen/Zijperstraat, Alkmaar ✓

1g Stationsweg, Alkmaar ⌕

1h Westerweg, Alkmaar/Heiloo ⧗

2 *Heerhugowaard – Alkmaar – Heiloo (via binnenstad Alkmaar):*

2a Middenweg Centrumwaard ✓

2b Middenweg tussen Centrumwaard en Middenwaard ⌕

2c Middenweg tussen Middenwaard en Stad van de Zon ✓

2d Park van Luna/Overtoom, Heerhugowaard ✓

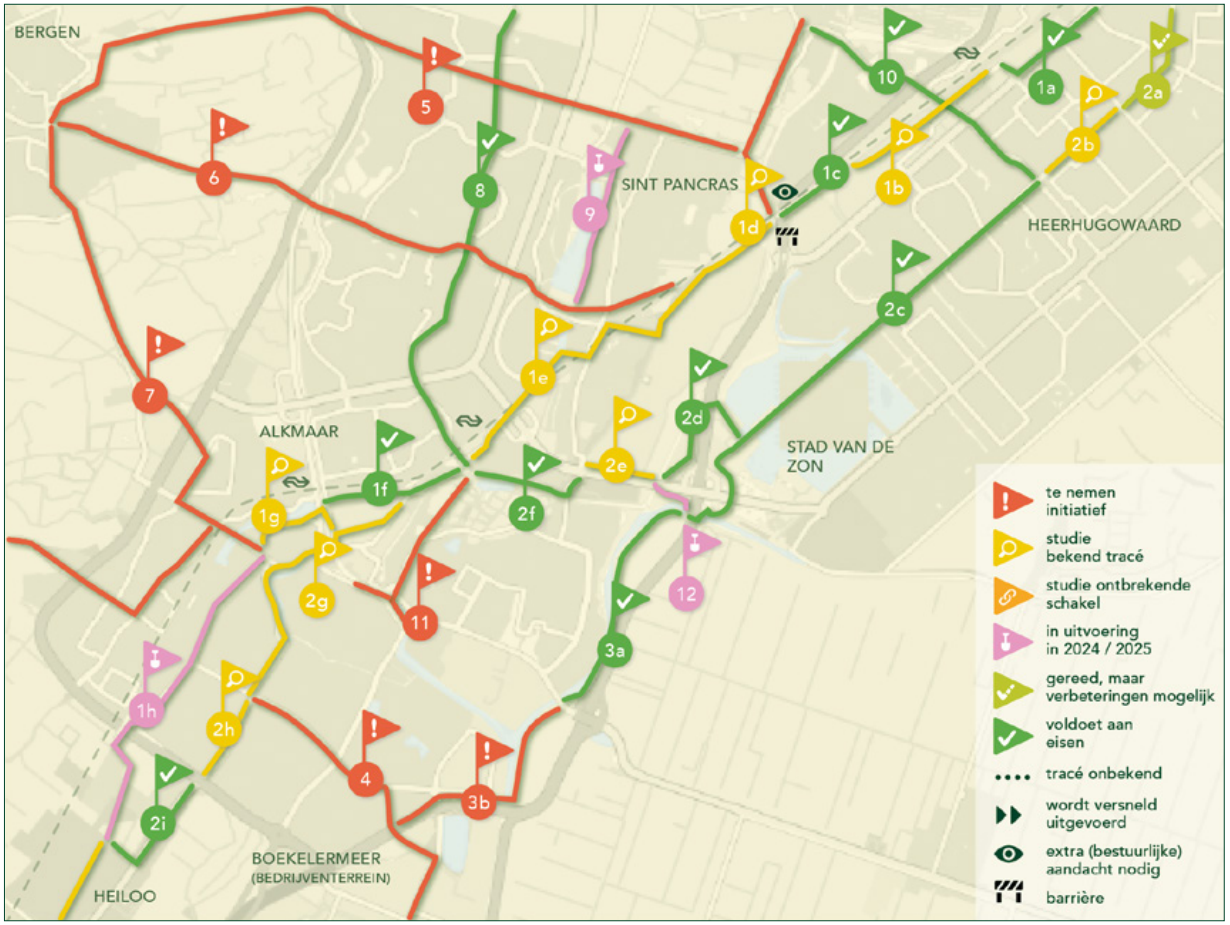
2e Nollenweg N508, Alkmaar ⌕

2f Hoornseweg, Alkmaar ✓

2g Koedijkerstraat, Geestersingel, Alkmaar ⌕

2h Harddraverslaan/Zanderslootpad, Alkmaar ⌕

2i Zanderslootpad, Heiloo ✓



3 *Heerhugowaard Stad van de Zon – bedrijventerrein Boekelermeer:*

3a Middenweg, Heerhugowaard en Slingerdijk, Alkmaar ✓

3b Westdijk/Leeghwaterbrug N242, Alkmaar !

4 Alkmaar – bedrijventerrein Boekelermeer !

5 Bergen – Heerhugowaard (via Rekervlotbrug en Daalmeerpad) !

6 Bergen – Heerhugowaard (via Koedijkervlotbrug en Sint Pancras) !

7 Bergen – Alkmaar (via Bergerweg N510) !

8 Molentochtpad, Alkmaar ✓

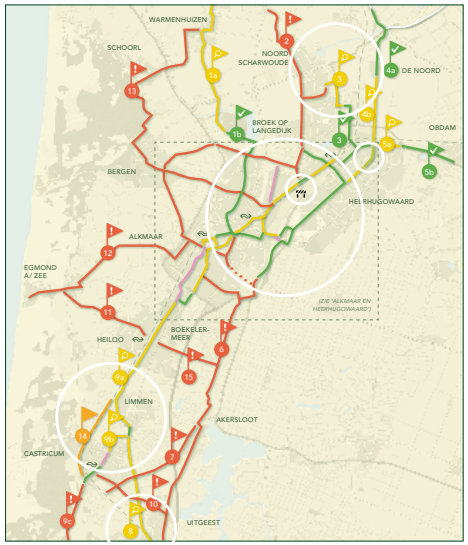
9 Gedempte Veert, Sint Pancras ⧗

10 Broekerweg/Zuidtangent, Heerhugowaard ✓

11 Frieseweg/Kanaaldijk, Alkmaar !

12 Huygendijk, Huygen fietsbrug ⧗

Regio Alkmaar | toelichting



Algemeen

- In 2020 hebben de regiogemeenten en de provincie gezamenlijk een intentieverklaring opgesteld om te komen tot realisatie van een netwerk van prioritaire doorfietsroutes.
- Daarna is onderzoek uitgevoerd door RHDHV (o.a. naar een aantal ontbrekende schakels) en in 2021/2022 is actief meegewerkt aan de ontwikkeling en vaststelling van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF). Over de precieze tracékeuzes spelen nog wat discussies in de regio.
- In het RTF zijn naast de prioritaire routes ook een aantal andere routes vastgelegd als doorfietsroute. Er zijn nog geen (concrete) acties om deze routes te voorzien van een uitvoeringsplanning. Een aantal projecten op deze routes zijn in het kader van werk-met-werk maken wel voor subsidie aan ons voorgelegd en gehonoreerd.
- Bij de prioritaire doorfietsroutes gaat het om de route van Heerhugowaard naar de IJmond met een aantal zijtakken. In het noorden splitst de route zich in een route naar Heerhugowaard Zuid en - Centrum(waard) en een route langs station Heerhugowaard en door richting Noord-Scharwoude. Aan de zuidzijde splitst het zich in een route naar Heemskerk en Beverwijk en een route richting Uitgeest en Zaanstad. In de stad Alkmaar zijn twee parallelle verbindingen, waarbij de één via het station loopt en de ander de binnenstad aandoet (kaart 1 secties 3, 8 en 9 en 14, kaart 2 secties 1, 2 en 10).
- Relatief kleine onderdelen van de geprioriteerde route zijn onderdeel van het provinciaal areaal. Het belangrijkste onderdeel is de fietsroute langs de N203 tussen Limmen en Uitgeest (kaart 1, sectie 8). Deze staat in de nabije toekomst op de planning voor groot onderhoud. De ambities ten aanzien van de doorfietsroute worden meegenomen in de studiefase. Andere onderdelen zijn het fietspad langs de N508 tussen Alkmaar (Oudorp) en Heerhugowaard.

Bijzondere projecten, aandachtspunten en koppelkansen

BOL-brug(gen) (kaart 2, sectie 1d)

Bij de spoorbruggen over Kanaal Alkmaar-Omval-Kolhorn en provinciale weg N242 komen allerlei uitdagingen samen: een oude spoorbrug, wensen voor de (te lage) spoorbrug over de N242, flinke omrijdafstanden voor fietsers en gebrekkige kwaliteit (en veiligheid) van de fietspassage over de brug over het kanaal. De provincie Noord-Holland is hierbij ook betrokken als vaarweg-beheerder van het Noordhollandsch Kanaal en het Kanaal Alkmaar-Omval-Kolhorn. Er loopt een studie naar het verbeteren van de fietsverbinding bij de Langebalk-brug(gen) over N242 en kanaal Omval-Kolhorn (kaart 1, sectie 3), vanuit de aanpak Fietsknelpunten 2016. Daarnaast werken we in samenwerking met alle partners aan een integraal plan waarin verbetering van de fietsroute(s) een belangrijk thema is.

Fietstunnel station Uitgeest (tussen kaart regio Alkmaar sectie 8 en kaart IJmond, sectie 5c)

Onder het station Uitgeest loopt de doorfietsroute door de stationstunnel. In het kader van stationsontwikkeling werkt ProRail samen met de gemeente aan vernieuwing van het station. De perrontoegangen via de tunnel worden verwijderd en vervangen door een bovengrondse passage. De tunnel wordt door ProRail opgeknapt en de wens is om de tunnel te verbeteren, de ruimte voor de fietser te vergroten en de (sociale) veiligheid in de tunnel te verbeteren. Voor dit project is in het addendum van de begroting 2023 een bedrag beschikbaar gesteld als bijdrage in dit project. Op dit moment werkt de provincie met de betrokken partijen aan een overeenkomst.

Woningbouw

In de regio Alkmaar worden veel woningen gepland en het aantakken van deze locaties op de doorfietsroutes is essentieel voor de bereikbaarheid van de regio. Het is daarnaast een kans om via de woningbouwbudgetten delen van de doorfietsroute gerealiseerd te krijgen.

Regio IJmond | overzicht

1 *IJmuiden – Amsterdam Westpoort:*

1a IJmuiden – pont Velsen – Velsen-Zuid !

1b Velsen-Zuid – passage Wijkertunnel ✓

1c Passage Wijkertunnel ⌕

1d Wijkertunnel – pont Buitenhuizen – Amsterdam Westpoort ✓

2a Pontweg, Velsen-Noord (zuidelijk) ✓

2b Pontweg, Velsen-Noord (noordelijk) ⌕

3 *Velsen-Noord – Heemskerk (centrum), 'Doorfietsroute IJmond West':*

3a Grote Hout- of Koningsweg/ Wenkebachstraat, Velsen-Noord ⌕

3b Westerhoutweg, Beverwijk ✓

3c Warande/ Wijk aan Duinerweg, Beverwijk ⌕

3d Van Heemskerckstraat, Heemskerk ✓

3e Jan van Kuikweg, Heemskerk ⌕

4 *Velsen- Noord – Heemskerk (via NS-stations): 'Doorfietsroute IJmond Oost':*

4a Velsertraverse, Velsen/ Beverwijk

4b Wijckermolen, Beverwijk !

4c Spoorsingel, Beverwijk ✓

4d Div. straten, Beverwijk en Heemskerk !

5 *Heemskerk – Uitgeest:*

5a Jan van Kuikweg, Heemskerk ✓

5b De Baandert/ Maerelaan, Heemskerk ⌕

5c Tolpad/ de Krijgsman (incl passage Station NS) Uitgeest ⌕

6 Heemskerk – Castricum (via Rijksstraatweg) !



Zuid-Kennemerland | overzicht deel 1

1 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 2*

2 *Pont Velsen – Haarlem West – Heemstede – Vogelenzang:*

2a Minister van Houtenlaan, Velsen-Zuid

2b Van den Vondellaan, Driehuis ✓

2c Hagelingerweg, Santpoort Noord !

2d Vlielantweg/pad, Santpoort Noord ✓

2e Ontbrekende schakel langs N208

2f Lodewijk van Deysellaan, Haarlem ✓

2g Westelijke Randweg, Haarlem ✓

2h Ontbrekende schakel, 's Gravesandeweg, Haarlem

2i Onderdoorgang N208 Leidsevaart ✓

2j Leidsevaartweg, Heemstede ✓

3 *Velsen-Zuid – Haarlem Noord:*

3a Spoorpad / 't Princenboschpad, Driehuis ✓

3b Santpoortse Dreef / Wijnoldy Danielsweg / Wüstelaan / Schoterkerkpad, Santpoort-Zuid !

4 *Pont Buitenhuizen – Haarlem:*

4a Pont Buitenhuizen – Spaarndam !

4b Spaarndam – Haarlem

4c Spaarndamseweg, Haarlem ✓

5 *Santpoort-Zuid – Haarlem Waarderpolder – Vijfhuizen:*

5a Vondelweg, Haarlem !

5b Waarderweg, Haarlem ✓

5c ev *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 2*

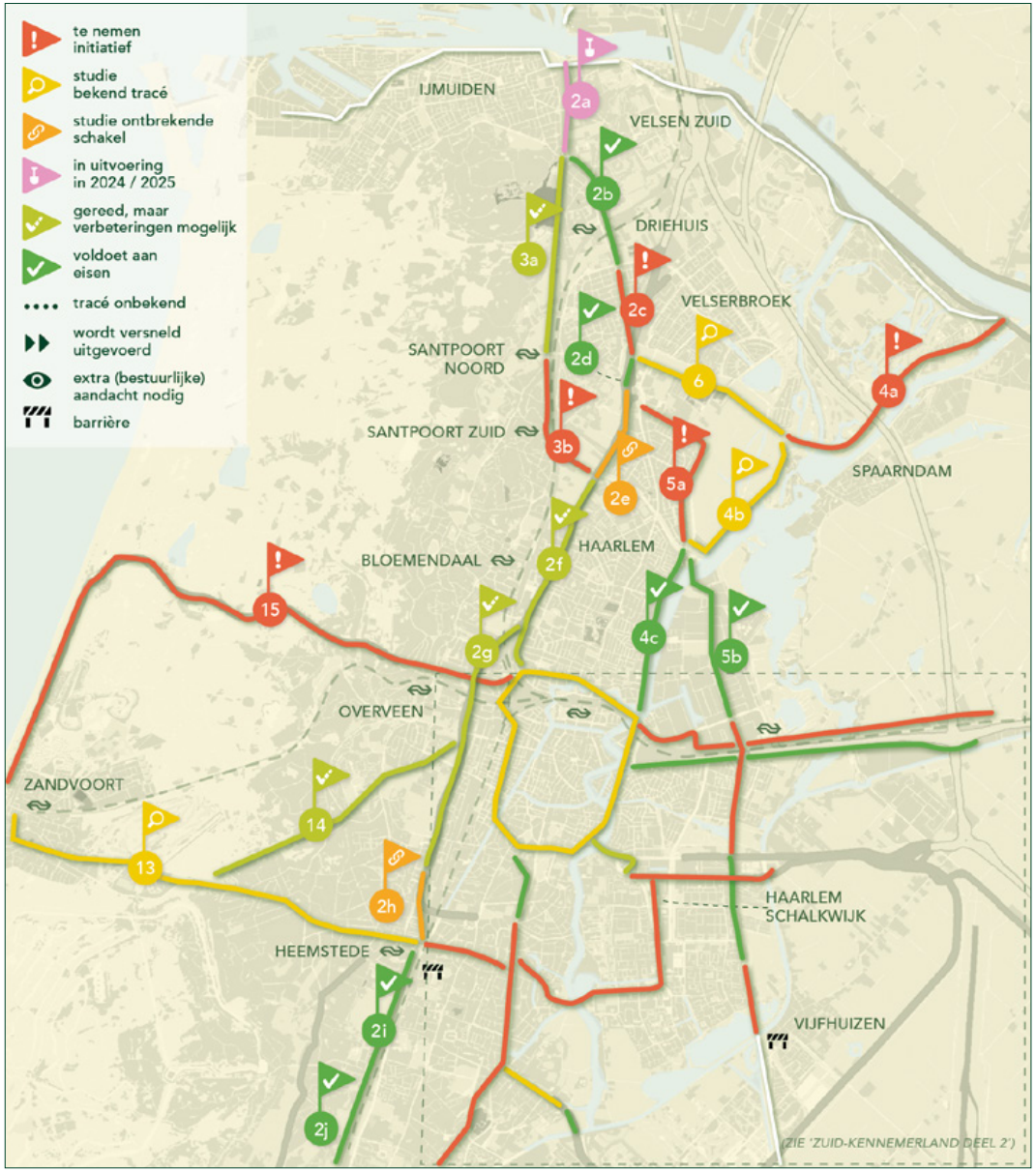
6 Slaperdijk Haarlem

7-12 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 2*

13 Heemstede – Zandvoort (via Oude trambaan)

14 Haarlem – Zandvoort (via Kraantje Lek) ✓

15 Haarlem – Bloemendaal aan Zee – Zandvoort (via Zeeweg/N200) !



Zuid-Kennemerland | overzicht deel 2

1 *Fietsring Haarlem*:

1a Kenaupark – Prinsenbrug

1b Prinsenbrug – Buitenrustbrug

1c Buitenrustbrug – Schouwburg

1d Schouwburg – Kenaupark

2 *Pont Velsen – Haarlem West – Heemstede – Vogelenzang:*

2-5b *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 1*

5c Fuikvaartweg, passage N200 en spoorlijn bij station Haarlem Spaarnwoude !

5d Krekelpad, Haarlem ✓

5e Slakkepad, Haarlem !

5f Barrière Ringvaart bij Vijfhuizen !

6 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 1*

7 *Haarlem – Halfweg: 'Groene route':*

7a Jan van Krimpenweg / Oudeweg, Haarlem !

7b Oude Notweg / Liedebrug, Haarlem/ Haarlemmermeer !

8 *Haarlem-Halfweg – Amsterdam: 'Route F200':*

8a Amsterdamsevaart, Haarlem ✓

8b Robertus Nurksweg Haarlem/ Haarlemmermeer ✓

9 *Haarlem – Boesingheliede (loopt door naar Badhoevedorp/Schiphol):*

9a Buitenrustbrug / Schipholweg / Europaweg, Haarlem ✓

9b Boerhaavelaan van Europaweg naar Krekelpad !

9c Boerhaavelaan/Schipholweg van Krekelpad naar brug over Ringvaart !

10 *Haarlem Schalkwijk – Heemstede:*

10a Europaweg, Haarlem / César Francklaan, Heemstede !

10b Lankhorstlaan/Zandvoortselaan, Heemstede !

11 *Haarlem – Heemstede – Bennebroek:*

11a Van Eedenstraat/Florapark/Dreef, Haarlem ✓

11b Heemsteedse Dreef, Heemstede !

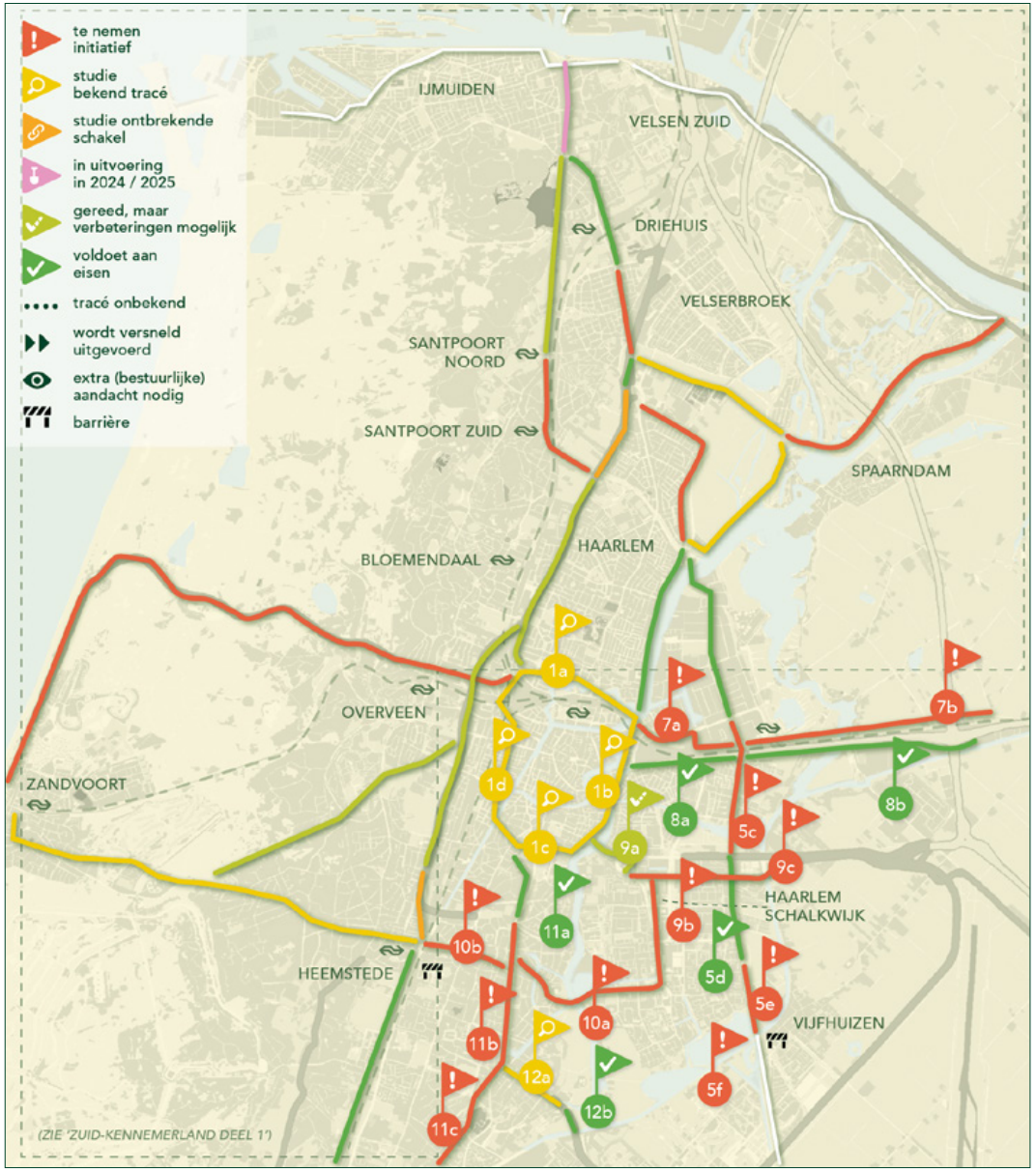
11c Glipper Dreef, Heemstede !

12 *Heemstede – Cruquius – Hoofddorp:*

12a Cruquiusweg, Heemstede

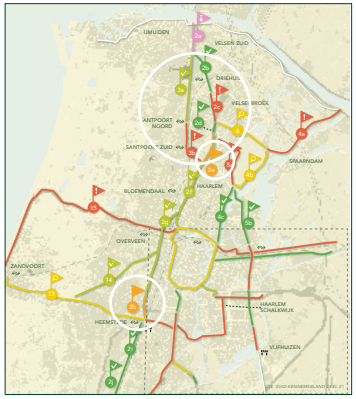
12b Cruquiusbrug N201, Heemstede/ Cruquius ✓

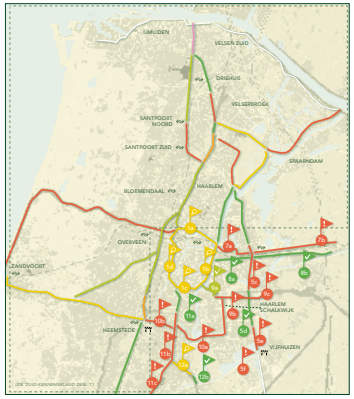
13-15 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 1*



Zuid-Kennemerland en IJmond | toelichting







Algemeen

- In 2018 hebben provincie en gemeenten de intentieverklaring 'Metropolitane fietsroutes' ondertekend. En deze doorfietsroutes zijn vastgelegd in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets.
- Het gaat om meerdere routes en verbindingen: o.a. de noord-zuid route Heemskerk – Haarlem – Heemstede (F208), de route Haarlem – Amsterdam (F200), Velsen – Haarlem – Schiphol (F205) en de Fietsring Haarlem die deze routes met elkaar verbindt. Diverse doorfietsroutes in deze regio lopen door in Vervoerregiogebied.
- In de praktijk bestaat de regio uit 2 sub-regio's:
  - Zuid-Kennemerland: heeft een samenwerkingsverband in de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
  - IJmond: heeft een samenwerkingsverband via de Omgevingsdienst IJmond.
- In beide sub-regio's is de wens uitgesproken om tot prioritaire doorfietsroutes en/of knelpunten te komen en in kaart te brengen wat er nodig is om deze routes af te ronden of knelpunten op te lossen.

Prioritaire route coalitieakkoord: Haarlem-IJmond

In het coalitieakkoord is de doorfietsroute tussen Haarlem en de IJmond opgenomen. Momenteel brengen provincie en regio in kaart wat er op dit traject nodig is om deze optimaal in te richten. Daarbij zijn er eigenlijk twee routes langs diverse kernen tussen Haarlem en de IJmond:

- Centrum Haarlem > N208 tot Jan Gijzenkade > Santpoort Zuid > Driehuis > Pont Velsen (secties 3a en b).
- Centrum Haarlem > N208 via kruising Jan-Gijzenkade tot Velserbroek/Santpoort Noord > Pont Velsen (secties 2b, c, d en e). Een belangrijke schakel in de tweede route is het ontbrekende fietspad langs de N208 tussen de Jan-Gijzenkade en Velserbroek/Santpoort Noord (overzicht deel 1, sectie 2e). Naar de aanleg van dit fietspad voert de provincie momenteel een studie uit.

Bijzondere projecten, aandachtspunten en koppelkansen

Pont Velsen

Zoals bekend vaart hier sinds juli nog maar één pont. In het addendum van de begroting van 2023 is 6 miljoen gereserveerd voor drie projecten, waar de pont Velsen er één van is. Van daaruit heeft de provincie een bijdrage geleverd aan de aanschaf van een extra pont. Het initiatief hiertoe ligt bij de gemeente Velsen en de gemeente Amsterdam (als opdrachtgever van het GVB). Op dit moment worden hier druk gesprekken over gevoerd.

Fietstunnel Leidsevaart N208 (sectie 2h)

Deze is onderdeel van een bredere opgave, vanaf het tunneltje bij de Munterslaan tot de kruising N208/ Leidsevaart. Langs dit deel van de N208 ontbreekt een goede fietsvoorziening. De ontwikkeling van deze verbinding en de aanleg van een eventuele fietstunnel langs de Leidsevaart onder de N208 wordt in samenhang met de ontwikkeling van woningbouw in Haarlem Zuidwest onderzocht. In november zijn we gestart met een gezamenlijke verkenning.

Ontbrekende schakel N208 (sectie 2e)

Hierboven al genoemd, een studieproject naar de aanleg van een fietspad langs de N208 tussen de Jan-Gijzenkade en Velserbroek/Santpoort Noord.

Velsertraverse (IJmond sectie 4a)

Op de route tussen de pont Velsen en station Beverwijk passeert de fietsroute de Velsertraverse N197 en daar is een ongelijkvloerse kruising met deze drukke verkeersader voorzien. Deze wordt uitgevoerd als onderdeel van de realisatie van de busbaan Wijkerpoort/ Wijckermolen in hetzelfde gebied. Het project is een aantal keren uitgesteld geweest vanwege perikelen rond ProRail en Tata Steel en de aanleg van een koppel-station van Tennet in het gebied. Inmiddels lijken deze problemen opgelost. Het voornemen is nu om deze onderdoorgang tijdens een treinvrije periode in 2025 te gaan realiseren.

Koppelkansen: Bereikbaarheid Kust en woningbouwontwikkelingen

Via het project Bereikbaarheid Kust en diverse woningbouwontwikkelingen (o.a. in Haarlem en Hoofddorp) zijn er mogelijkheden om de fietsverbindingen te optimaliseren.

Regio Gooi & Vecht | overzicht deel 1

1 *Diemerbos – Muiden – Naarden – Bussum – Hilversum:*

1a Maxisweg, Muiden

1b Amsterdamsestraatweg, Muiden ✓

1c Zuiderpolderweg tot Hakkelaarsbrug, Muiden/Muiderberg

1d Naarden – Hilversum (via N524)

2 Weesp – Muiderberg – Almere Poort

3 *Weesp – Uitermeer – Bussum (via N236):*

3a Gooilandseweg, Weesp - Uitermeer ✓

3b Gooilandseweg, Uitermeer – Melkmeent !

3c Loodijk, Melkmeent – Hollands End, Ankeveen ✓

3d Loodijk, Hollands End – Herenweg, Kortenhoef !

3e Franse Kampweg, Bussum ✓

4 Weesp – Uitermeer – langs de Vecht – Nederhorst den Berg (via N523) !

5 *Nederhorst den Berg – Kortenhoef – Hilversum:*

5a Middenweg, Horstermeer !

5b Herenweg, Kortenhoef ✓

5c Noordereinde, Kortenhoef !

5d Leeuwenlaan/'s Gravelandseweg, Hilversum

6 *Vreeland – Hilversum Kerkelanden – Hilversum NS Station (via N201):*

6a Vreelandseweg N201, Vreeland – Zuidereind, Kortenhoef !

6b Vreelandseweg N201, Zuidereind Kortenhoef – Diependaalselaan

6c Vreelandseweg, Hilversum – station Hilversum

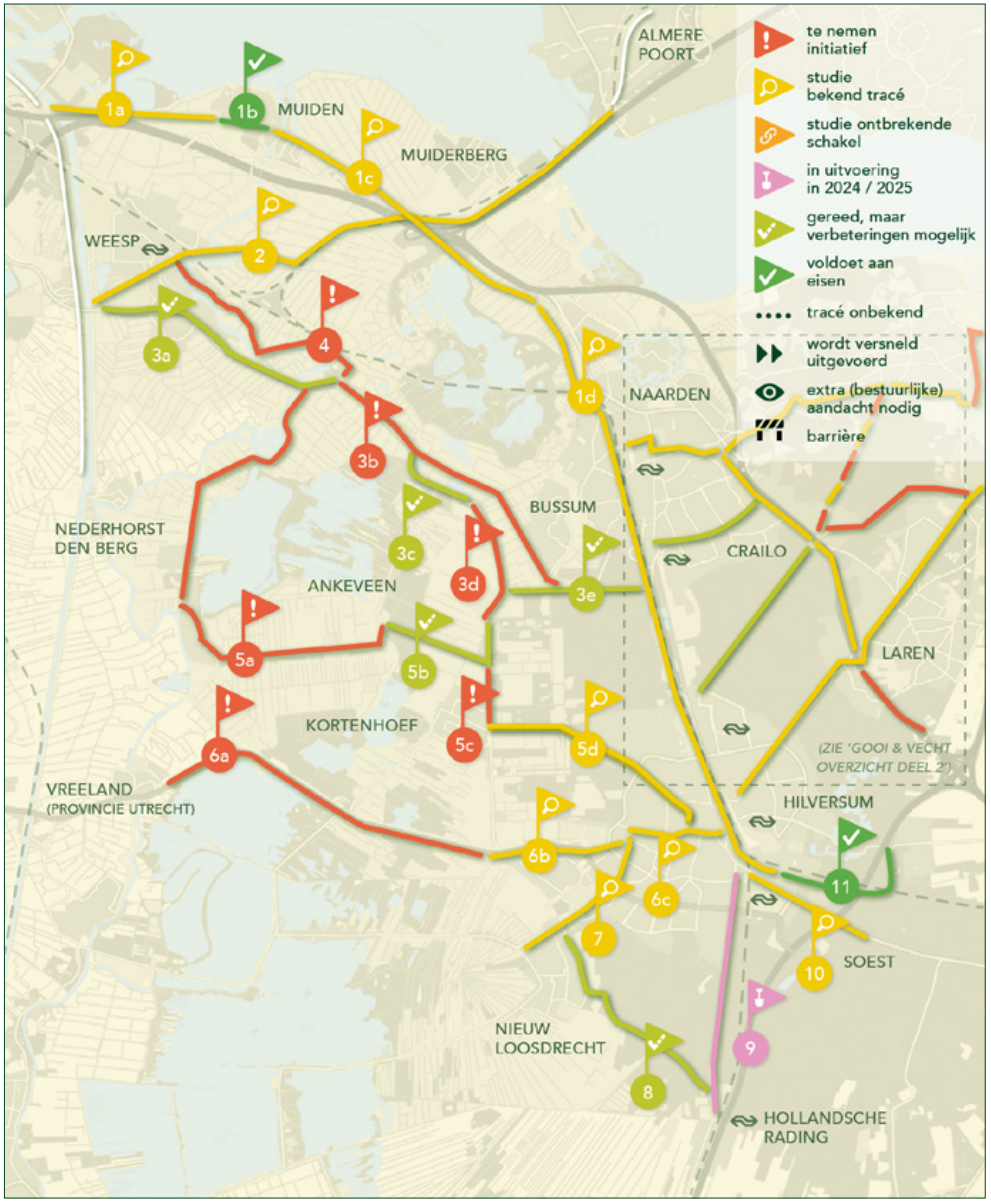
7 Hilversum – Nieuw Loosdrecht (via Loosdrechtseweg)

8 Nieuw Loosdrecht – Hollandsche Rading (via Noodweg) ✓

9 Hilversum – Utrecht (via Hollandsche Rading / N417)

10 Hilversum – Soest (via Soestdijkerstraatweg N514)

11 Hilversum – Baarn (via Anna's Hoeve) ✓



Regio Gooi & Vecht | overzicht deel 2

12 *Hilversum – Laren – Blaricum – Huizen:*

12a Hilversum – Laren (via Larenseweg N525) ⌕

12b Laren – Blaricum ⌕

12c Blaricum – Bijvanck – Blaricummermeent – Huizen ⌕

13 Melkmeent tussen N236 en Hilversumse Meent !

14 *Mediapark – Huizen via N527:*

14a Nieuwe Crailoseweg / Gebed zonder Eind ✓

14b Crailoseweg / N527 !

15 *Bussum Zuid – Blaricum (via Crailo):*

15a Bussum Zuid – Amersfoortsestraatweg, Bussum ✓

15b Bussum – Crailo (via Amersfoortsestraatweg) ⌕

15c Crailo – Blaricum (via Prins Hendriklaan/ N526) !

16 *Bussum – Huizen:*

16a Brediusweg, Bussum ⌕

16b Oud Bussummerweg, Bussum/ Huizen ⌕

16c Huizer Veldweg, Huizen ⌕

16d Bussummerweg, Huizen ⌕

17 *Crailo – Laren – Eemnes – Huizen:*

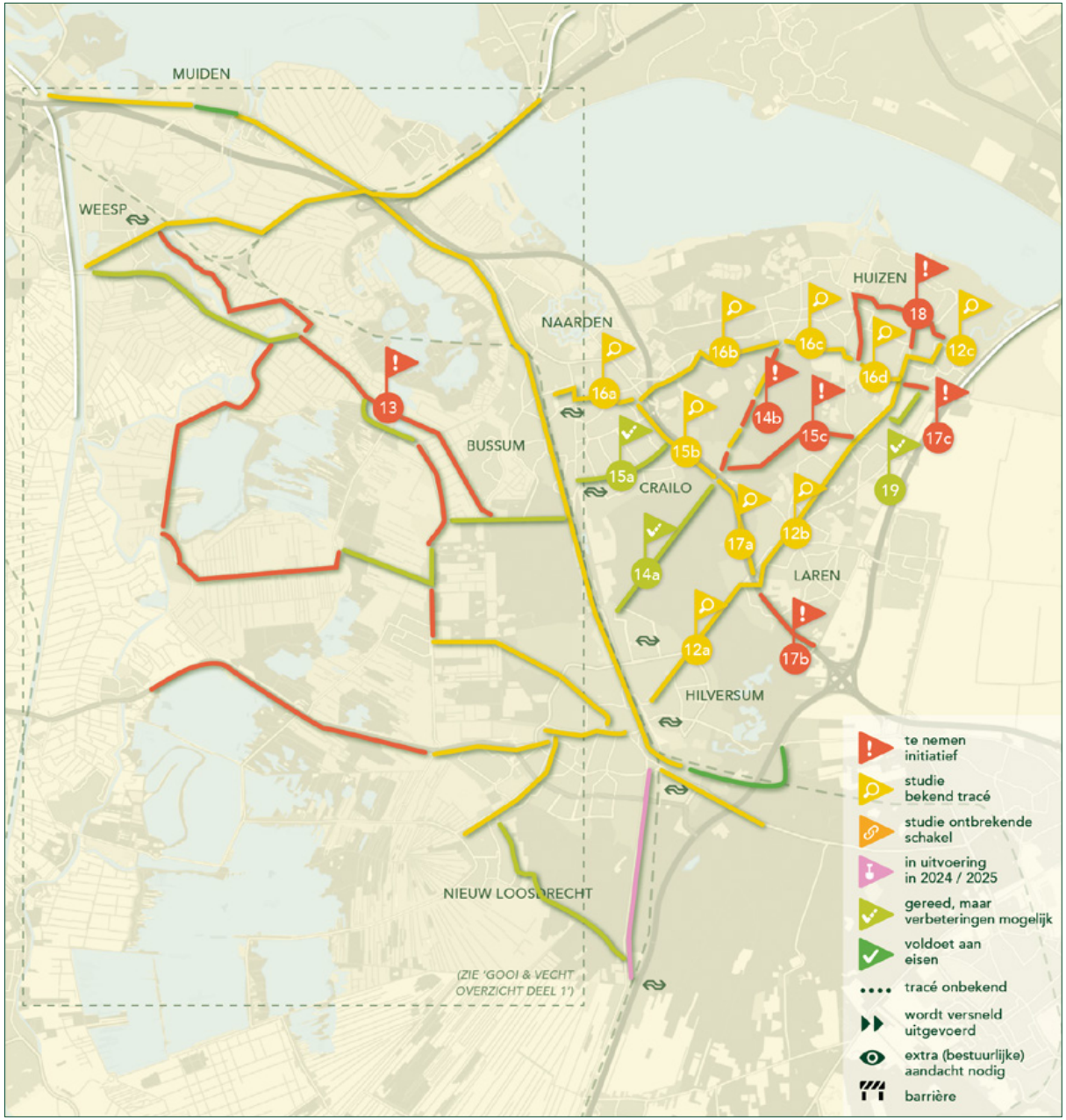
17a Rijksweg West, Crailo/ Laren ⌕

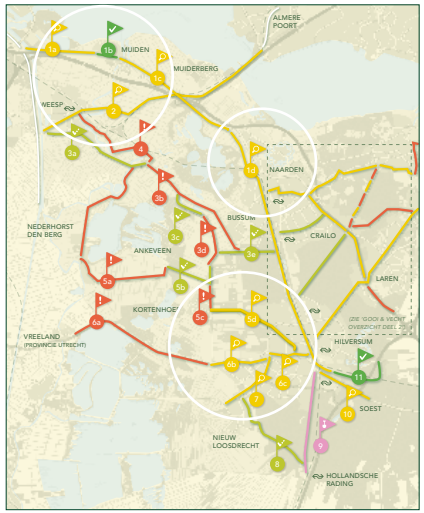
17b Rijksweg Oost, Laren !

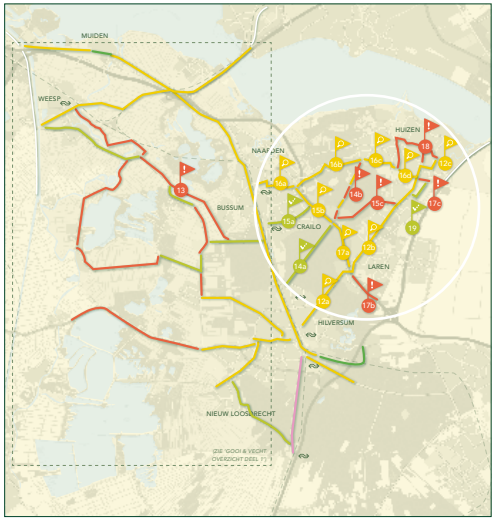
17c Randweg Oost, Blaricum !

18 Gooilandweg/Huizermaatweg, Huizen !

19 Le Coultredreef, Blaricum ✓







Algemeen

- In 2019 is een intentieverklaring getekend voor de realisatie van een hoogwaardig fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek.
- Voor dit hoogwaardige fietsnetwerk is in 2020 een nadere analyse uitgevoerd wat heeft geleid tot zes prioritaire doorfietsroutes:
  - Hilversum – Huizen (via Laren en Blaricum, sectie 12)
  - Bussum – Huizen (sectie 16)
  - Laren – Bussum (via Crailo, secties 17a, b en 15b)
  - Hilversum – Amsterdam (sectie 1)
  - Almere – Amsterdam (via Weesp, sectie 2)
  - Hilversum – Wijdemeren (secties 5c, 5d, 6b, 6c en 7)
- In 2021 is door Sweco/MuConsult onderzocht wat er voor de zes prioritaire doorfietsroutes per tracé nodig is om deze op doorfietsroute kwaliteit te brengen. De routes zijn op schetsontwerpniveau uitgewerkt. Daarbij is een uitvoeringsplanning gemaakt tot 2027. Deze is primair gebaseerd op het criterium inhoudelijke urgentie en (nog) niet op bestuurlijk draagvlak, meekoppelkansen met beheer en onderhoud en het laaghangend fruit.
  In 2023 is een door de regio een centrale coördinatie aangesteld voor de uitvoering van deze routes. Deze coördinator gaat nauw samenwerken met verschillende gemeenten om ervoor te zorgen dat definitieve routes in samenhang worden uitgewerkt en dat er regionale afspraken worden gemaakt voor de realisatie en bekostiging van de routes.

Prioritaire route coalitieakkoord: Hilversum – Bussum (sectie 1d)

De verbinding tussen Hilversum en Bussum is een deel van de totale prioritaire doorfietsroute Hilversum – Amsterdam. Het zuidelijke deel van de doorfietsroute Hilversum – Amsterdam ligt op grondgebied van de gemeente Hilversum; het noordelijke deel van de doorfietsroute ligt op grondgebied van de gemeente Gooise Meren. Voor het deel tussen Hilversum en Bussum is de provincie verantwoordelijk. In het iMPI is dit project opgenomen onder de naam N524-01 ‘smalle fietspaden langs de N524’. Het fietsknelpunt tussen Hilversum en Bussum betreft te smalle eenrichtings(brom)fietspaden langs beide zijden van de drukke N524.
Vanaf medio 2023 is in opdracht van de provincie Noord-Holland een alternatievenstudie uitgevoerd om een geschikte oplossing voor het fietsknelpunt N524 te vinden. In de afgelopen maanden zijn verschillende varianten onderzocht. Inmiddels hebben de provincie, gemeente Hilversum, gemeente Gooise Meren en het Goois Natuurreservaat een gezamenlijke voorkeur voor één van deze varianten uitgesproken. Het voorkeursalternatief wordt nader uitgewerkt, tot een niveau waarop het kan worden gepromoveerd naar de planfase.

Flevoland | overzicht

1 Doorfietsroute Lelystad-Lelystad Airport ✓

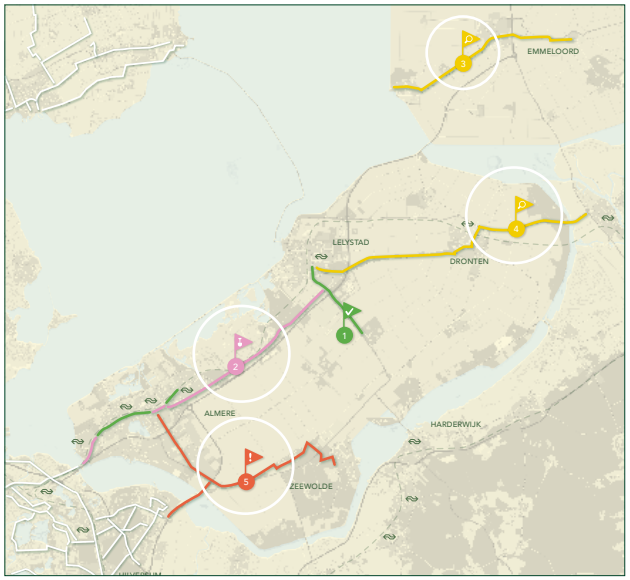
2 Doorfietsroute Almere-Lelystad

3 Hoogwaardige fietsroute Urk-Emmeloord-Marknesse

4 Hoogwaardige fietsroute Lelystad-Dronten-Roggebotbrug met aansluiting op HWFR Kampen (Overijssel)

5 Hoogwaardige fietsroute Almere-Zeewolde met aansluiting op HWFR Huizen/Hilversum (provincie NH en Utrecht) !





Doorfietsroute Almere – Lelystad (sectie 2)

Het voorlopig ontwerp van de fietsroute tussen Lelystad en Almere-Buiten is opgesteld. Uitvoering start in 2024 en zal in 2026 afgerond zijn. De doorfietsroute binnen Almere is voor wat betreft de twee trajectdelen in uitvoering en is gereed in 2025.

Hoogwaardige fietsroute Urk – Emmeloord – Marknesse (sectie 3)

Deze fietsroute bevindt zich nu in de verkenningsfase (studie) en zal naar verwachting in 2026 gerealiseerd worden.

Hoogwaardige fietsroute Lelystad – Dronten – Roggebotbrug met aansluiting op HWFR Kampen (Overijssel) (sectie 4)

In 2024 start de verkenningsfase (studie). In de planning wordt de realisatie verwacht in 2027.

Hoogwaardige fietsroute Almere – Zeewolde met aansluiting op HWFR Huizen/Hilversum (provincie NH en Utrecht) (sectie 5)

In 2026 staat een verkenning naar deze fietsroute geprogrammeerd. In 2029 wordt de realisatie verwacht.



HWFR Hanzepad: viaduct



HWFR Hanzepad: rotonde



HWFR Lasserpad

04 Conclusies en aanbevelingen



04

Conclusies en aanbevelingen

”Het jaar 2040 is gekozen om het doorfietsroute-netwerk Nederland gereed te hebben

Op weg naar een volledig netwerk

Landelijk is als stip op de horizon gekozen voor het jaar 2040 om het doorfietsroutenetwerk in Nederland gerealiseerd te hebben. De Vervoerregio Amsterdam en provincies Noord-Holland en Flevoland hebben zich aan deze doelstelling verbonden. Het betekent een proces van lange adem. Tegelijk betekent het ook: nu concrete stappen zetten om dat langetermijndoel te halen.

De drie regionale verkeersorganen, de Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en provincie Flevoland, nemen allen vanuit hun regierol een actieve rol in. Ieder op de eigen manier, passend binnen de eigen bestuurlijke ambities, beleidskaders en budgettaire mogelijkheden. Die verschillen staan de onderlinge samenwerking niet in de weg. Integendeel: door samen te werken halen we meer en betere resultaten en van de verschillen in aanpak leren we van elkaar.

Constateringen over 2023

De samenwerking over de bestuurlijke grenzen heen is verbeterd: zo zijn er nauwere contacten (ambtelijk en bestuurlijk) tussen de Vervoerregio en de provincie Noord-Holland. Er zijn procesafspraken in algemene zin gemaakt over tal van onderwerpen. Specifiek voor doorfietsroutes zijn er gezamenlijke studies over de bestuurlijke grenzen heen opgepakt, zoals de F205 Geniedijkroute en Noordelijke Duin- en Bollenstreek – Haarlemmermeer.

Op een aantal punten bevinden we ons in een overgangsperiode:

- Omdat het netwerk aan doorfietsroutes in 2023 (op basis van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets) is uitgebreid ten opzichte van het eerder bepaalde netwerk in 2018, worden nu fietsprojecten gerealiseerd op trajecten die intussen tot het doorfietsroutenetwerk behoren maar voorheen niet. Deze projecten voldoen logischerwijs niet aan de hogere kwaliteitsmaatstaven van doorfietsroutes zoals vastgesteld in het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes. De Koningin Maximalaan in Uithoorn is hiervan een voorbeeld.
- Er zijn nieuwe landelijke ontwerpeisen gesteld aan verkeersveilige fietsinfrastructuur. Bijvoorbeeld het aanbrengen van goed zichtbare lijnen aan de zijkanten van het fietspad en een middenlijn bij een tweerichtingenfietspad. Of het gebruik van schuine randen of stoepbanden waar nodig. We zien dat bij recent gerealiseerde fietsprojecten deze nieuwe elementen niet altijd zijn meegenomen. Uiteraard wordt dit wel in nieuwe projecten meegenomen.
- De Vervoerregio en de provincies kennen ruime subsidiemogelijkheden voor gemeenten en andere wegbeheerders om doorfietsroutes mogelijk te maken. Niettemin vragen fietsprojecten ook een investering bij gemeenten en andere wegbeheerders zélf. We zien dat budgetten voor nieuwe fietsinfrastructuur bij gemeenten in sommige gevallen onder druk staan. Het

wordt hierdoor moeilijk(er) om bij gepland gemeentelijk onderhoud fietspaden op doorfietskwaliteit te brengen.
- Op rijksniveau is er een doorbraak tot stand gekomen sinds het huidige kabinet zich achter de doelen van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets heeft gesteld, ook ten aanzien van het realiseren van een landelijk doorfietsroutenetwerk. Er is een structureel rijksbudget voor doorfietsroutes beschikbaar, zij het dat dit budget relatief bescheiden is (€ 6 miljoen per jaar). Provincies en vervoerregio's blijven lobbyen om deze bijdrage te verhogen.

Conclusies en aanbevelingen

Op basis van genoemde constateringen worden de volgende conclusies en aanbevelingen per regionale overheid gedaan:

Vervoerregio Amsterdam

- De Vervoerregio gaat zich meer inspannen om het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes onder de aandacht te brengen bij gemeenten en andere wegbeheerders. De koppeling tussen de programmering van het uitvoeringsprogramma met gemeentelijke fiets- en onderhoudsprogramma's moet worden versterkt;
- De gemeenten binnen de Vervoerregio spreken af binnen de eigen organisatie meer aandacht te geven aan het netwerk van doorfietsroutes zoals vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes en legt in een vroegtijdig stadium contact met de Vervoerregio als er nieuwbouw- of onderhoudsplannen zijn op een doorfietsroute.
- Bij nieuwe initiatieven en nog lopende studieprojecten voor fietspaden moeten de nieuwe ontwerpeisen voor verkeersveilige fietsinfrastructuur uitgangspunt zijn. Het al dan niet toepassen van deze eisen wordt een toetsingscriterium bij het verlenen van subsidie door de Vervoerregio;
- De Vervoerregio start een project dat leidt tot een versnelde aanpak van ontbrekende verkeersveiligheidskenmerken van gerealiseerde fietsprojecten;
- De onlangs heringerichte Koningin Maximalaan in Uithoorn kent naast de rijbaan een fietspad in één richting die loopt van oost naar west. Op basis van een in 2024 uit te voeren gemeentelijke scan van het hele fietsnetwerk in Uithoorn zal een besluit worden genomen over de meest wenselijke doorfietsroute in west-oost-richting.

Provincie Noord-Holland

- Nu de provincie Noord-Holland en de Noord-Hollandse regio's steeds beter in beeld hebben welke doorfietsroutes prioriteit hebben en waar op deze routes de grootste knelpunten liggen, gaat de provincie in 2024 verkennen hoe ze per deelregio tot een meerjarige, programmatische aanpak kan komen voor het oplossen van deze knelpunten. Dit gebeurt samen met de gemeenten.
- Hieraan gekoppeld kijkt de provincie Noord-Holland naar de inrichting van de subsidieregeling Kleine Infrastructuur, zodat deze de realisatie van de meerjarige, programmatische aanpak zo effectief mogelijk kan ondersteunen. Mede gegeven de beperkte, beschikbare middelen hiervoor. Het is de bedoeling om deze programmatische aanpak per 2025 te introduceren.
- Tegelijkertijd werken de provincie Noord-Holland en gemeenten in alle regio's aan de lopende verkenningen, studies en projecten op de doorfietsroutes. Om te borgen dat doorfietsroutes aan hun specifieke kwaliteitseisen blijven voldoen, neemt de provincie in 2024 doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie op in de herziening van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG).

Provincie Flevoland

In de provincie Flevoland loopt de aanpak en realisatie van de fietsmaatregelen volgens planning. De verkenning van de doorfietsroute Almere-Lelystad is afgerond en is in de fase van voorbereiding van uitvoering in 2025/2026. Voor de overige hoogwaardige fietsroutes geldt dat de verkenningen zijn of worden gestart zodat in 2030 de vier hoogwaardige fietsroutes zijn gerealiseerd. De aanpak van de fietsknelpunten verloopt tevens volgens planning. Voor het fietsstimuleringsprojecten geldt dat deze in voorbereiding zijn, en de komende jaren zullen worden uitgevoerd.

05

Doorkijk 2024



05

Doorkijk 2024

Concrete acties

Naast het werken aan het realiseren van doorfietsroutes in 2024, worden alle reële kansen benut om concrete acties uit te voeren om het netwerk volledig op orde te krijgen. Daarnaast staan voor het jaar 2024 ook enkele bijzondere activiteiten gepland op het gebied van bewegwijzering en fietstellingen.
We presenteren daarnaast de 'metrokaart' voor doorfietsroutes waarmee we elke doorfietsroute een uniek F-nummer geven, zie de volgende pagina. Dit sluit aan bij de landelijke aanpak van Tour de Force.

Bewegwijzering

Voor 2024 staat een bijzonder initiatief gepland, namelijk het opstellen van een plan van aanpak voor een betere bewegwijzering van de doorfietsroutes. Op initiatief van de provincie Noord-Holland zijn hiertoe in 2023 voorbereidende gesprekken geweest met de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD). In 2024 beginnen we met de eerste stap voor een nieuwe bewegwijzering. Provincie Noord-Holland zal hierin nauw samenwerken met de Vervoerregio en ook provincie Flevoland zal worden uitgenodigd deel te nemen.

Fietstellingen

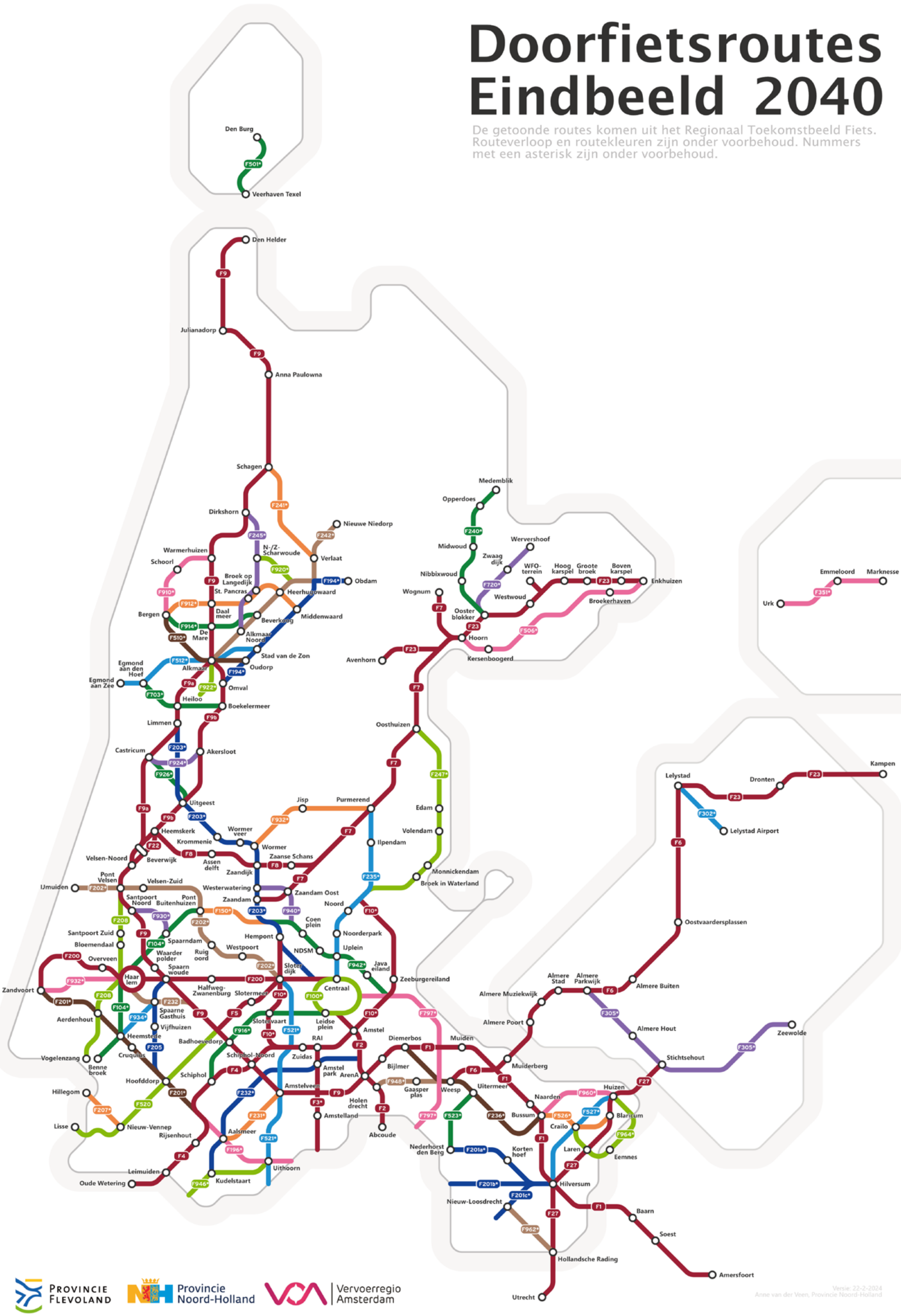
Provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland gaan een fietstelplan opstellen en uitvoeren voor het regionale fietsnetwerk in Noord-Holland. Om zo een beter beeld te krijgen van de fietsverplaatsingen op het netwerk en de impact van het (door)fietsbeleid.

”

In 2024 staan activiteiten gepland op het gebied van bewegwijzering en fietstellingen

Doorfietsroutes Eindbeeld 2040

De getoonde routes komen uit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Routeverloop en routekleuren zijn onder voorbehoud. Nummers met een asterisk zijn onder voorbehoud.



metropool
regioamsterdam



Contact

Vervoerregio Amsterdam

Frans Hasselaar: f.hasselaar@vervoerregio.nl | Richard Visser: r.visser@vervoerregio.nl

Provincie Noord-Holland

Jan-Albert de Leur: leurj@noord-holland.nl | Margreet Solkamans: solkamansm@noord-holland.nl

Provincie Flevoland

Hans van der Veen: hans.vanderveen@flevoland.nl

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M. Solkamans
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144162
solkamansm@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 MEI 2024

Kenmerk
2243221/2243294

Uw kenmerk

Betreft: Voortgangsrapportage Doorfietsroutenetwerk 2023

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om de Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 vast te stellen. Hierin is aangegeven hoe het doorfietsroutenetwerk loopt, welke trajecten van doorfietsroutes al gereed of op orde zijn en welke onderdelen nog aangepast moeten worden. Deze voortgangsrapportage is gezamenlijk met de Vervoerregio (VRA) en de provincie Flevoland opgesteld.

In deze brief gaan wij kort in op de achtergrond hiervan en benoemen we de totstandkoming en belangrijkste constateringen.

Achtergrond

Invulling aanbeveling Randstedelijke Rekenkamer
De Randstedelijke Rekenkamer heeft in 2022 een onderzoek[1] uitgevoerd naar het fietsbeleid van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. Eén van de aanbevelingen is het opstellen van een jaarlijkse voortgangsrapportage op doorfietsroutes. De nu voorliggende voortgangsrapportage geeft invulling aan deze aanbeveling.

Doorfietsroutes
Doorfietsroutes verbinden woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, OV-knooppunten en recreatiegebieden in de regio met elkaar en richten zich op fietsafstanden tot ongeveer 15 kilometer. Op een doorfietsroute kan op een comfortabele en veilige manier worden gefietst en er is voldoende ruimte voor alle typen fietsen: snelle én langzame. Op de belangrijkste verbindingen verbeteren we samen met de regio bestaande doorfietsroutes en realiseren we nieuwe doorfietsroutes.

[1] https://www.randstedelijke-rekenkamer.nl/onderzoek/fietsbeleid

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

Regionaal Toekomstbeeld Fiets/RTF
De landelijke aanpak is vastgelegd in het Landelijk Toekomstbeeld Fiets. De provincie Noord-Holland, Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam hebben dat verder uitgewerkt in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets[2], waarbij het regionale fietsnetwerk is vastgelegd.

Landelijk is als stip op de horizon gekozen voor het jaar 2040 om het doorfietsroutenetwerk in Nederland gerealiseerd te hebben. De provincie Noord-Holland (PNH), de VRA en de provincie Flevoland hebben zich aan deze doelstelling verbonden. Het betekent een proces van lange adem. Tegelijk betekent het ook: nu concrete stappen zetten om dat langetermijndoel te halen.

De provinciale ambities staan in de Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027[3], die - naast de focus op het realiseren van het doorfietsroutenetwerk - ook gericht is op andere fietsroutes, de combinatie van fiets en openbaar vervoer, verkeersveiligheid, data en gedrag.

Regierol PNH
Tweederde van de doorfietsroutes ligt op gemeentelijk areaal. Vanuit een regierol werken we samen met de gemeenten aan de realisatie van het doorfietsroutenetwerk in Noord-Holland. We stimuleren deze realisatie door gezamenlijk de netwerken te analyseren en benodigde onderzoeken uit te voeren. Vervolgens maken we afspraken over prioriteiten en uitvoering. Voor onze eigen infra programmeren we die via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur/ IMPI en voor de trajecten op gemeentelijk areaal verlenen we subsidies.

Voortgangsrapportage 2023

Inzicht in realisatie doorfietsroutenetwerk
De rapportage geeft voor de eerste keer inzicht in de realisatie van het doorfietsroutenetwerk van PNH, VRA en Flevoland tezamen. In de rapportage is de stand van zaken voor 2023 opgenomen en staat - per deelgebied - aangegeven hoe het netwerk loopt, welke trajecten van doorfietsroutes al gereed of op orde zijn en welke onderdelen nog aangepast moeten worden. De rapportage is een vertaling van het beeld van de ambtelijke experts van de regionale overheden. Het vormt

[2] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Beleid/Regionaal_Toekomstbeeld_Fiets

[3] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Beleid/Actieagenda_Actieve_Mobiliteit_2022_2027

daarmee een goede basis voor de komende edities, waarin wij de regio's nadrukkelijker betrekken.

Voortgang in alle regio's

Uit de voortgangsrapportage blijkt dat in alle regio's werk gemaakt wordt van het doorfietsroutenetwerk. Een mooi voorbeeld is het uitgebreide onderzoeks- en ontwerpproces waarbij omwonenden nauw betrokken worden in de Kop van Noord-Holland. Andere voorbeelden zijn de realisatie van een fietsstraat tussen Tuitjenhorn en Dirkshorn en het opknappen en verbreden van fietspaden, bijvoorbeeld in Castricum (Soomerwegh, route Alkmaar-Castricum), Hoorn (Venneweg, route Purmerend-Hoorn) en Haarlem (Boerhaavelaan/Amerikaweg, route Haarlem-Schiphol).

Randvoorwaarden van belang

Er wordt hard gewerkt aan de realisatie van het doorfietsroutenetwerk. Hiervoor zijn in het Coalitieakkoord extra financiële middelen beschikbaar gesteld. Voor de voortgang op de langere termijn zullen er meer middelen nodig zijn vanuit alle betrokken partijen. Dit was ook een belangrijke conclusie in het onderzoeksrapport[1] van de Randstedelijke Rekenkamer naar het provinciale Fietsbeleid. Belangrijke randvoorwaarden zijn daarnaast beschikbare capaciteit bij wegbeheerders en markt en medewerking van het Rijk.

Met de beschikbare middelen die er zijn, blijven we ons met de gemeenten en andere partners actief inzetten voor de realisatie van het doorfietsroutenetwerk.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Voortgangsrapportage Doorfietsroutenetwerk

Rondvraag CDA over Kustbuslijn 851

Wij waren verbaasd over de brief die we hadden gekregen over de Kustbuslijn 851. Gemeente Schagen en Gemeente Den Helder hebben ook een brief aan GS hierover gestuurd. De Kustbuslijn is een succesvol initiatief van lokale ondernemers en voor publiek/private samenwerking, om in de zomermaanden de kust bij Huisduinen en Fort Kijkduin bereikbaar te houden met het openbaar vervoer. Laten we dit soort initiatieven, die maatschappelijk opkomen omdat de bus vervoerder deze niet meer kon uitvoeren, koesteren en niet met onduidelijke regels bemoeilijken. We hebben een aantal vragen aan de gedeputeerde:

- Heeft u gesproken met Connexxion over dat de Kustbus niet meer alle haltes mag aandoen?
- Vindt u ook dat het inefficiënt is als de Kustbus niet alle kustplekken mag aandoen?
- Dit is een initiatief van ondernemers omdat Connexxion het zelf niet meer kon doen, vindt u ook dat we dat vanuit de Provincie moeten stimuleren?
- Deze Kustbus rijdt slechts twee maanden in het jaar, dat is een zeer beperkte inbreuk op de exploitatie van Connexxion, kan hier een uitzondering worden gemaakt?
- Wij lezen in de GS-besluitenlijst van mei vorig jaar dat de provincie graag samenwerkt met de gemeenten aan een goede bereikbaarheid van de kust, en dit soort trajecten wil ondersteunen. Is GS daar dit jaar ook bereid om het traject van de Kustbus in zijn gehele route te ondersteunen, en niet te belemmeren?

Ruth Engels

CDA

Rondvraag VVD over omleidingsroutes werkzaamheden A7 aan gedeputeerde Olthof
Commissie Ruimte 27 mei 2024

Zoals bekend is de brug bij de A7 over het Noordhollandsch Kanaal sinds maandag 29 april 2024 dicht voor al het vrachtverkeer en bussen. Dit in verband met de vele overschrijdingen van het maximumgewicht (de 25 ton). De provinciale omleidingsroutes voor het vrachtverkeer zijn, als gevolg van eerdergenoemde verbod nu nog belangrijker geworden. Uiteraard vinden we als VVD het belangrijk om onze Provincie bereikbaar te houden en te zorgen dat onze goederen van A naar B kunnen. Provinciaal onderhoud aan de omleidingsroutes of nog strengere gewichtsbeperkingen, waarbij vrachtverkeer geweerd wordt op deze omleidingsroutes, zou betekenen dat er een omleidingsroute van een omleidingsroute moet komen. Dan krijgen we echt een logistieke nachtmerrie. Dat willen we echt voorkomen, vandaar onze volgende 2 vragen.

1. Is de gedeputeerde ook van mening dat het belangrijk is om onze Provincie ook op logistiek gebied goed bereikbaar te houden en dat het onwenselijk zou zijn wanneer in de huidige fragile situatie met de A7 een omleidingsroute van een omleidingsroute krijgen?
2. Kan de gedeputeerde garanderen dat hij zich maximaal zal inspannen om de huidige provinciale omleidingsroutes gedurende de werkzaamheden aan de A7 Purmerend beschikbaar te houden en hier dus geen werkzaamheden of strengere gewichtsbeperkingen plaats gaan vinden?

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15408
Extern Zaak ID	2242285
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	8.a
Titel	Meer ruimte voor wonen
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	27 mei 2024

Toelichting

Vanuit het coalitieakkoord ‘Verbindend vooruit!’ willen wij in de Omgevingsverordening meer ruimte bieden voor het bouwen van nieuwe woningen. Op die manier willen we de leefbaarheid en vitaliteit van kernen op peil houden.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
S. Traudes-Noorlander
BEL/RO

Telefoonnummer +31235145187
noorlanders@noord-holland.nl

Verzenddatum
- 8 MEI 2024

Kenmerk
2242285/2242289

Uw kenmerk

Betreft: Wijziging Omgevingsverordening 'Meer ruimte voor wonen'

Geachte leden,

Hierbij verzoeken wij u deze brief (met bijlagen) ter bespreking op de B--agenda van de commissie Ruimte van 27 mei 2024 te plaatsen.

Wat is de reden?
Vooruitlopend op de behandeling van de wijziging van de Omgevingsverordening die volgende maand geagendeerd is, willen wij nu alvast het onderdeel 'meer ruimte voor wonen' onder de aandacht brengen.

Wat vragen wij aan de commissie?
De 'bredere' wijziging van de Omgevingsverordening volgt vanuit de formele stappen volgende maand in de commissie. Op dit moment vragen wij de commissie om vooruitlopend hierop te reflecteren op de wijzigingsvoorstellen voor 'meer ruimte voor wonen'.

Om welk GS-besluit gaat het?
Vanuit het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' willen wij in de Omgevingsverordening meer ruimte bieden voor het bouwen van nieuwe woningen. Op die manier willen we de leefbaarheid en vitaliteit van kernen op peil houden. Daarom stellen GS aan PS voor om de Omgevingsverordening op onderdelen te wijzigen.

Op welk door PS vastgesteld beleidskader is dit voorstel gebaseerd of wat is de wettelijke grondslag voor dit voorstel?
De Omgevingsverordening Noord-Holland.

Is dit voorstel eerder behandeld in een commissie of in PS?
Nee, er is geen eerdere behandeling geweest in een commissie of PS. Volgende maand staat de brede wijziging op de agenda van de commissie.

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

Wat zijn de effecten van het voorstel?
Met het bieden van meer ruimte voor het bouwen van woningen willen wij een bijdrage leveren aan het op peil houden van de leefbaarheid, vitaliteit en voorzieningen van kernen.
Voor het onderwerp 'Meer ruimte voor wonen' leggen wij aan u de volgende uitgangspunten voor wijziging van de Omgevingsverordening voor:

1. Er komt een nieuw artikel in de omgevingsverordening voor woningbouw in het landelijk gebied, met als uitgangspunten:
   a. Afschaffen verbod op kleinschalige woningbouw in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Hierdoor verdwijnt het huidige onderscheid tussen Noord-Holland Noord en de MRA en is kleinschalige woningbouw in heel Noord-Holland toegestaan;
   b. Geen onderscheid meer tussen kleinschalige woningbouw (max 11 woningen) en grootschalige woningbouw (>11 woningen) in het landelijk gebied;
   c. Woningbouw moet plaatsvinden in of aan een kern of dorpslint.

2. Het artikel 'Bijzonder Provinciaal Landschap' (BPL) wordt het artikel 'Beschermd Landschap' (BL). In Beschermd landschap zijn woningbouwplannen van maximaal 25 woningen mogelijk indien de kernkwaliteiten niet worden aangetast.

3. Wij willen óók als dit de kernkwaliteiten van het betreffende landschap aantast, ruimte bieden voor woningbouw. Daarom wordt woningbouw tot maximaal 25 woningen per kern of dorpslint in BL ook toegestaan indien het de kernkwaliteiten aantast, maar alleen als wordt voldaan aan een aantal aanvullende voorwaarden. Dit zijn:

   a. De woningbouw draagt bij aan het behouden of versterken van de leefbaarheid, vitaliteit of het voorzieningenniveau van de kern of dorpslint;

   b. Het woningbouwprogramma moet passen binnen en bijdragen aan de kwalitatieve woningbouwopgave van de gemeente, inclusief het in de woondeals afgesproken aandeel betaalbaar. Dit hoeft niet op de locatie zelf, maar kan ook elders in de gemeente in een ander project gecompenseerd worden.

   c. Het zoveel mogelijk beperken van de aantasting van de kernkwaliteiten (mitigatie) en voortbouwen op de kernkwaliteiten in de planuitwerking (in combinatie met ruimtelijke kwaliteitseis);

d. Geen aantasting van de kernkwaliteit habitat voor weidevogels;

e. Natuurinclusief en als het redelijkerwijs mogelijk is klimaatadaptief bouwen;

f. Het kwalitatief compenseren van afname van water, groen en biodiversiteit, voor zover mogelijk in de uitwerking van het betreffende plan en de resterende afname op een locatie elders in de gemeente;

Gemeenten informeren de provincie over woningbouwontwikkelingen die de kernkwaliteiten van het BL aantasten, zowel over de locatie als het aantal woningen van het betreffende plan. Dit met het oog op monitoring en evaluatie

Voor het bouwen van meer dan 25 woningen kunnen wij in bijzondere gevallen, ruimte bieden door middel van maatwerk.

Wat zijn de financiële aspecten/risico's?
Niet van toepassing

Met wie is dit (extern) afgestemd?
Er heeft geen externe afstemming plaatsgevonden.

Heeft inwonersparticipatie plaatsgevonden? Op welke manier?
Er heeft geen (burger)participatie plaatsgevonden. We zullen de stakeholders per brief informeren over de voorgenomen wijzigingen. Stakeholders zijn: overheden (gemeenten, waterschappen, BZK), (lokale) belangenorganisaties natuur, landschap en erfgoed, woningbouwcorporaties, belangenorganisaties ontwikkelaars, openbaar vervoer organisaties, landbouworganisaties, recreatievertegenwoordigers.

Wanneer en hoe is/wordt over dit besluit gecommuniceerd?
Stakeholders worden per brief geïnformeerd over de voorgenomen wijzigingen en de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen tijdens de ter visie legging.
Er is een persbericht uitgegaan na de besluitvorming in GS.

Vindt er een evaluatie van dit besluit plaats?
Jaarlijks wordt gemonitord en geëvalueerd wat de effecten zijn van de doorgevoerde wijzigingen in de Omgevingsverordening. Dit betreft zowel de landschappelijke effecten van het nieuwe beleid voor het BL als de effecten die voortkomen uit de gestelde voorwaarden aan de ontwikkelingen. Zo zal er bijzondere aandacht zijn voor de effecten op

de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau. Op dit moment loopt er een onderzoek naar het voorzieningenniveau in Noord-Holland, in het kader van de verkenning naar de regionale voorzieningenakkoorden. Een aanbeveling uit het onderzoek kan een monitor voor het voorzieningenniveau zijn. Deze kunnen we structureel updaten. Daarnaast actualiseren we de Brede Basismonitor. Deze monitor, op basis van Brede welvaart, overlapt ook sterk met de begrippen leefbaarheid en vitaliteit.

Is er een link met Europa?
Nee, er is geen link met Europa.

Wat is de vervolgprocedure?
Dit aspect is onderdeel van de procedure wijziging Omgevingsverordening. Gezamenlijk met de andere wijzigingen wordt dit binnenkort aan u voorgelegd.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

bijlage(n): 4
- Voorstel wijzigingen artikelen woningbouw in Landelijk gebied en Beschermd landschap
- Toelichting op artikelen Omgevingsverordening
- Stroomschema voorgestelde nieuwe situatie
- Tabel was en wordt

Datum GS besluit: 07-05-2024

Registratienummer: 2242285/2242296

<u>Wijzigingen artikelen woningbouw in Landelijk Gebied en Beschermd landschap</u>

Paragraaf 6.2.2 Stedelijke functies

Subparagraaf 6.2.2.1 Regionale afstemming

Artikel 6.12 Toepassingsbereik

Deze subparagraaf gaat over regionale afstemming bij nieuwe stedelijke functies.

Artikel 6.13 Regionale afspraken nieuwe stedelijke functies

1. Een omgevingsplan kan uitsluitend voorzien in nieuwe stedelijke functies als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio daarover gemaakte schriftelijke afspraken.
2. Het eerste lid is niet van toepassing op:
a. ontwikkelingen met de functie wonen tot en met 25 woningen, voor zover gelegen buiten het werkingsgebied landelijk gebied;
b. nieuwe stedelijke functies, niet zijnde wonen, met een bebouwd oppervlak van minder dan 500 m2.
3. In het **Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022** is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels stellen over de afspraken bedoeld in het eerste lid.

Subparagraaf 6.2.2.2 Kleinschalige stedelijke functies, niet zijnde wonen, in Landelijk gebied

Artikel 6.14 Toepassingsbereik

Deze subparagraaf gaat over nieuwe kleinschalige stedelijke functies, niet zijnde wonen, in het werkingsgebied Landelijk gebied.

Artikel 6.14a Kleinschalige nieuwe stedelijke functies, niet zijnde wonen, in Landelijk gebied

1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Landelijk gebied kan het uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke functie, niet zijnde wonen, met een bebouwd oppervlak van minder dan 500 m2, als:

a. de ontwikkeling plaatsvindt op een locatie waar al stedelijke activiteiten zijn toegestaan; en
b. het toegestane bebouwd oppervlak niet wordt vergroot;

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 m^2 en een bouwhoogte van niet meer dan 5 m.

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 m^2, indien dit niet leidt tot een onevenredige aantasting van de omgevingskwaliteit.

Artikel 6.15 (vervallen)

Artikel 6.16 (vervallen)

Subparagraaf 6.2.2.2a Wonen in Landelijk gebied

Artikel 6.17 Toepassingsbereik

Deze subparagraaf gaat over woningbouwontwikkelingen en transformatie van stedelijke voorzieningen naar wonen in het werkingsgebied Landelijk gebied.

Artikel 6.18 (vervallen)

Vervallen

Artikel 6.18a Woningbouw in of aan een kern of dorpslint

Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Landelijk gebied kan het uitsluitend voorzien in een woningbouwontwikkeling als het gaat om een locatie die is gelegen in of aan een kern dan wel in of aan een dorpslint.

Artikel 6.18b Transformatie stedelijke functies naar wonen in Landelijk gebied

In afwijking van artikel 6.13, eerste lid en artikel 6.18a kan een omgevingsplan dat betrekking heeft op het werkingsgebied Landelijk gebied voorzien in maximaal twee burgerwoningen op een locatie waar sprake is van rechtmatig aanwezige bebouwing voor een andere stedelijke voorziening, als:

a. op de locatie ten minste één bedrijfswoning rechtmatig aanwezig is;
b. de woonactiviteit de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omringende agrarische bedrijven niet beperkt;
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
e. voor een tweede burgerwoning meer dan 1.000m^2 grondoppervlakte aan rechtmatig aanwezige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt.

Subparagraaf 6.2.2.2b Transformatie van agrarische bouwpercelen in Landelijk gebied

Artikel 6.19 Toepassingsbereik

Deze subparagraaf gaat over transformatie van agrarische bouwpercelen naar stedelijke functies in het werkingsgebied Landelijk gebied.

Artikel 6.19a Voormalige agrarische bouwpercelen

1. Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het werkingsgebied Landelijk gebied kan het, in afwijking van artikel 6.13, eerste lid, voorzien in de mogelijkheid dat de rechtmatig aanwezige bebouwing op een voormalig agrarisch bouwperceel, inclusief de agrarische bedrijfswoning(en) en uitgezonderd kassen, wordt gebruikt voor kleinschalige vormen van bijzondere huisvesting, werken, recreatie, gebruiksgerichte paardenhouderij of zorgactiviteiten, indien:
a. sprake is van volledige beëindiging van het agrarisch bedrijf;

b. deze activiteiten de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende agrarische bedrijven niet beperken;
c. er geen buitenopslag buiten het bouwperceel plaatsvindt;
d. deze activiteiten aantoonbaar geen onevenredige verkeersaantrekkende werking hebben en er sprake is van een acceptabele verkeerssituatie;
e. benodigde parkeerplaatsen op het eigen bouwperceel worden gerealiseerd;
f. in geval van bijzondere huisvesting uitsluitend sprake is van afhankelijke woonruimten of woningen als onderdeel van zorgactiviteiten; en
g. in geval van verblijfsrecreatie permanente bewoning wordt verboden.

2. In aanvulling op het eerste lid kan bij een gebruiksgerichte paardenhouderij worden voorzien in een paardenbak, indien deze wordt gerealiseerd binnen het voormalige agrarische bouwperceel.

3. Het omgevingsplan kan, in afwijking van artikel 6.18a, voorzien in het toestaan van een burgerwoning, indien:
a. sprake is van een rechtmatig aanwezige agrarische bedrijfswoning;
b. de woonactiviteit de bedrijfsvoering en de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende agrarische bedrijven niet beperkt;
c. sprake is van volledige beëindiging van het agrarisch bedrijf; en
d. de overige bedrijfsbebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt en herbouw in het omgevingsplan onmogelijk wordt gemaakt.

4. In aanvulling op het derde lid kan het omgevingsplan voorzien in het toestaan van een tweede burgerwoning, indien meer dan 1.000 m² grondoppervlakte aan rechtmatig aanwezige bebouwing op de betreffende locatie wordt gesloopt en herbouw in het omgevingsplan onmogelijk wordt gemaakt.

5. In aanvulling op het derde lid kan een omgevingsplan voorzien in het toestaan van meerdere burgerwoningen, indien deze worden gerealiseerd in een bestaande karakteristieke boerderij en geen afbreuk wordt gedaan aan het oorspronkelijke karakter van de bebouwing.

6. In aanvulling op het vierde lid kan het omgevingsplan voorzien in een derde burgerwoning indien in de motivering wordt onderbouwd dat deze derde burgerwoning noodzakelijk is om een substantiële verbetering van de omgevingskwaliteit op de betreffende locatie mogelijk te maken.

7. Afwijking van het in het vierde lid genoemde aantal of oppervlakte is mogelijk indien toepassing wordt gegeven aan een gemeentelijk of intergemeentelijk vereveningsfonds.

8. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten nadere regels kunnen stellen over de aard en omvang van de in het eerste lid genoemde activiteiten en over de toepassing van het zesde lid.

Subparagraaf 6.2.5.2 Beschermd landschap

Artikel 6.57 Toepassingsbereik

Deze subparagraaf gaat over de bescherming van de kernkwaliteiten van het werkingsgebied Beschermd landschap en de mogelijkheden om daar ontwikkelingen toe te staan.

Artikel 6.58 Kernkwaliteiten Beschermd landschap

1. De kernkwaliteiten van het werkingsgebied Beschermd landschap zijn vastgelegd in Bijlage 7.

2. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten de kernkwaliteiten zoals opgenomen in Bijlage 7 kunnen wijzigen.

Artikel 6.59 Bescherming Beschermd landschap

1. Een omgevingsplan ter plaatse van het werkingsgebied Beschermd landschap bevat regels ter bescherming van de voorkomende kernkwaliteiten.

2. De motivering van het omgevingsplan bevat een beschrijving van de voorkomende kernkwaliteiten en een motivering van de wijze waarop wordt voldaan aan het eerste lid.

3. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels kunnen stellen over de motivering als bedoeld in het tweede lid.

Artikel 6.59a Activiteiten in Beschermd landschap

1. Een omgevingsplan ter plaatse van het werkingsgebied Beschermd landschap maakt niet mogelijk:

a. een ontwikkeling van meer dan 25 woningen;

b. een ontwikkeling van overige stedelijke functies met een bebouwd oppervlak van meer dan 500 m2.

2. Het omgevingsplan kan een andere ontwikkeling dan de in het eerste lid, onder a en b, genoemde ontwikkelingen mogelijk maken, mits deze ontwikkeling de voorkomende kernkwaliteiten niet aantast.

3. In afwijking van het tweede lid kan het omgevingsplan de volgende ontwikkelingen die leiden tot een aantasting van de kernkwaliteiten mogelijk maken:

a. een ontwikkeling van maximaal 25 woningen per kern of dorpslint, mits:

1. de ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of versterking van de leefbaarheid, vitaliteit of het voorzieningenniveau van de kern of het dorpslint;

2. de ontwikkeling past binnen en bijdraagt aan de afgesproken kwalitatieve woningbouwopgave van de gemeente;

3. de kernkwaliteit habitat voor weidevogels niet wordt aangetast;

4. de aantasting van de overige kernkwaliteiten zoveel mogelijk wordt beperkt;

5. in de planuitwerking zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de kernkwaliteiten, in combinatie met de ruimtelijke kwaliteitseis als bedoeld in Artikel 6.70;

6. de ontwikkeling natuurinclusief en redelijkerwijs klimaatadaptief wordt gebouwd;

7. de afname van water, groen en biodiversiteit proportioneel en kwalitatief wordt gecompenseerd, voor zover mogelijk in de uitwerking van het betreffende plan en de resterende afname op een locatie elders in de gemeente;

8. de ontwikkeling niet plaatsvindt op een locatie die grenst aan een locatie waarop woningbouw op grond van dit lid, onderdeel a, is toegestaan; en

9. Gedeputeerde Staten worden geïnformeerd over de locatie en het aantal woningen.

b. uitbreiding van een agrarisch bouwperceel tot maximaal twee hectare;

c. nieuwe bebouwings- en gebruiksmogelijkheden op grond van Artikel 6.42, eerste lid onder g en h en Artikel 6.42, tweede lid en Artikel 6.42, derde lid.

4. In afwijking van het eerste lid, aanhef en onder b en het tweede lid, kan het omgevingsplan een ontwikkeling die de kernkwaliteiten aantast mogelijk maken, indien:

a. er sprake is van groot openbaar belang;

b. er geen reële alternatieven zijn; en

c. de aantasting zoveel mogelijk wordt beperkt en de overblijvende aantasting wordt gecompenseerd.

5. In afwijking van het eerste en tweede lid kan het omgevingsplan voorzien in woningbouw overeenkomstig de afspraken tussen Rijk, provincie en betrokken gemeenten met betrekking tot de Pilot Waterland.

6. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten regels kunnen stellen over de wijze van compensatie als bedoeld in het derde lid, onder a, onderdeel 7 en vierde lid, aanhef en onderdeel c.

Artikel 6.59bTijdelijke regeling Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen

1. In afwijking van artikel 6.59a, eerste lid, aanhef en onder b, kan een omgevingsplan voor zover betrekking hebbend op het werkingsgebied Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen nieuwe stedelijke functies met een bebouwd oppervlak van meer dan 500 m2 mogelijk maken, indien:

a. de ontwikkeling betrekking heeft op recreatie of verblijfsrecreatie;

b. de ontwikkeling past binnen het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen;

c. de ontwikkeling de voorkomende kernkwaliteiten niet aantast; en

d. het omgevingsplan is uiterlijk vastgesteld op 31 december 2027.

2. In het Delegatiebesluit Omgevingsverordening NH2022 is bepaald dat Gedeputeerde Staten aanvullende regels kunnen stellen ten aanzien van het eerste lid, onder a en b.

Afdeling 12.1 Algemene overgangsbepalingen

Artikel 12.6 Overgangsrecht wonen Landelijk gebied en Beschermd landschap

Artikel 12.1 is niet van toepassing op de artikelen 6.13, 6.17, 6.18a, 6.18b, 6.59a en 6.59b.

Bijlage 1 Begrippen

Natuurinclusief bouwen	ruimte voor biodiversiteit creëren op, aan of in het gebouw of de omgeving, zodat er meer diverse planten- en diersoorten kunnen leven
kleinschalige ontwikkeling	vervalt
kleinschalige woningbouwontwikkeling	vervalt

Datum vergadering: 07-05-2024

Registratienummer: 2242285/2242297

Bijlage 8 toelichting op artikelen

Paragraaf 6.2.2 Stedelijke functies

In de Omgevingsvisie NH2050 is de doelstelling opgenomen om vraag en aanbod van woon- en werklocaties kwantitatief en kwalitatief beter met elkaar in overeenstemming te brengen. In de beweging Metropool in ontwikkeling staan grote opgaven beschreven. Een zorgvuldig gebruik en verdeling van de schaarse ruimte is van belang. Gekozen is voor het behouden van het metropolitane landschap, maar met toevoeging of verandering van functies. En om het landschap te sparen, is in de Omgevingsvisie gekozen voor verdichting van de bestaande kernen. In de beweging Sterke kernen, sterke regio's wordt het belang van krachtige centrumsteden van cruciale betekenis voor de leefbaarheid van de hele regio benoemd. Al met al gelden in het bijzonder de volgende ontwikkelprincipes. Ontwikkelprincipe 8: Wonen en werken worden zoveel mogelijk binnenstedelijk gerealiseerd en geconcentreerd. Ontwikkelprincipe 12: Nieuwe ontwikkelingen van woningbouw en voorzieningen worden geconcentreerd in kernen, passend bij de rol van de kernen in het regionale netwerk, en voegen zich naar de vraag op basis van de meest actuele cijfers.

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.

Artikel 6.12 Toepassingsbereik
Dit artikel geeft aan dat de regels uit subparagraaf 6.2.2.1 gaan over regionale afstemming bij nieuwe stedelijke functies.

Artikel 6.13 Regionale afspraken nieuwe stedelijke functies
In dit artikel is een verplichting opgenomen tot regionale afstemming in het geval een nieuwe stedelijke functie wordt mogelijk gemaakt.

Lid 1
Nieuwe stedelijke functies, zoals woningbouw, bedrijventerreinen en kantoorlocaties, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen, moeten passen binnen de daarover binnen de regio gemaakte afspraken. Op deze regel gelden twee uitzonderingen. Over binnenstedelijke woningbouwontwikkelingen van maximaal 25 woningen (onderdeel a) hoeven geen regionale afspraken te worden gemaakt. Ook nieuwe stedelijke functies met een bebouwd oppervlak van minder dan 500 m2 hoeven niet regionaal te worden afgestemd (onderdeel b).

De verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte liggen bij de regio
De gemeenten in de regio moeten het gezamenlijk eens worden over de nieuwe stedelijke functies. De verantwoordelijkheid en de afwegingsruimte liggen bij de regio. Dit is in lijn met de gedachte van de Omgevingswet, waarbij de verantwoordelijkheid zo decentraal mogelijk wordt belegd. De regionale afspraken worden bij voorkeur op visie- en programmaniveau gemaakt, zodat wordt voorkomen dat pas in een laat planstadium, bijvoorbeeld bij het voorontwerp van een omgevingsplan duidelijk wordt of wordt voldaan aan de wetgeving. De regionale afspraken en de daaruit voortvloeiende omgevingsplannen of omgevingsvergunningen voor buitenplanse omgevingsplanactiviteiten horen, voor zover de ladder voor duurzame verstedelijking van toepassing is, uiteraard 'ladderproof' te zijn.

Wat is de regio?
Onder de regio verstaan het 'marktgebied' of 'verzorgingsgebied' van de betreffende nieuwe stedelijke ontwikkeling. De inhoudelijke onderbouwing van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet zich dus richten op het markt- of verzorgingsgebied. De gemeenten overleggen in de regio over bovenlokale of regionale stedelijke ontwikkelingen en maken daar bestuurlijke afspraken in regionaal verband over.

Regio- en provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke functies.
Bij nieuwe stedelijk functies die de grens van een regio overschrijden heeft de provincie de rol van intermediair tussen de regio's. Dat geldt ook voor provinciegrensoverschrijdende nieuwe stedelijke functies.
Naast Artikel 6.13 zijn ook andere artikelen van de omgevingsverordening van belang. De regionale afspraken moeten dus voldoen aan de vereisten van de Ladder, voor zover deze van toepassing is, maar ook aan de andere artikelen van de omgevingsverordening. Als er geen binnenstedelijke mogelijkheden zijn in de marktregio of het verzorgingsgebied dan kan in Landelijk gebied naar een locatie worden gezocht. Echter, niet elke uitbreidingslocatie in het Landelijk gebied is mogelijk door bijvoorbeeld de regels over beschermd landelijk gebied (Paragraaf 6.2.5).

Lid 2
Voor het borgen van het provinciale hoofdbelang van duurzaam ruimtegebruik worden aan de regionale afspraken via regels van GS inhoudelijke en procedurele voorwaarden gesteld. Deze regels zijn opgenomen in afdeling 5 van Bijlage 11.

Artikel 6.14 Toepassingsbereik
Dit artikel geeft aan dat de regels uit subparagraaf 6.2.2.2 gaan over nieuwe kleinschalige stedelijke functies, met uitzondering van wonen, in het Landelijk gebied.

Artikel 6.14a Kleinschalige nieuwe stedelijke functies, niet zijnde wonen, in Landelijk gebied
Dit artikel richt zich op kleinschalige stedelijke functies, niet zijnde kleinschalige woningbouw Onder kleinschalige functies wordt verstaan een nieuwe stedelijke functie met een bebouwd oppervlak van minder dan 500 m2. Het uitgangspunt is dat nieuwe kleinschalige stedelijke functies niet mogelijk zijn binnen het werkingsgebied Landelijk gebied. De gedachte hierachter is dat voor deze functies een plek is te vinden buiten Landelijk gebied. Dit artikel bevat een uitzondering op dit uitgangspunt voor kleinschalige stedelijke functies, niet zijnde kleinschalige woningbouw. In het artikel staan de voorwaarden waaraan een kleinschalige stedelijke functie moet voldoen. In de eerste plaats moet op de betreffende locatie al een stedelijke functie met bouwmogelijkheden zijn toegestaan. De nieuwe functie mag plaatsvinden op het betreffende bouwperceel of daarbuiten, zolang de bouwmogelijkheden niet worden vergroot. Het aantal burgerwoningen mag niet toenemen.

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.

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.

Artikel 6.17 Toepassingsbereik
Dit artikel geeft aan dat de regels van subparagraaf 6.2.2.2a gaan over wonen in het werkingsgebied Landelijk gebied.

Artikel 6.18a Woningbouw in of aan een kern of dorpslint
De locatie van nieuwe woningbouwontwikkelingen in het werkingsgebied Landelijk gebied moet zijn gelegen in/aan een kern of in/aan een dorpslint. Wat onder beide begrippen moet worden verstaan is opgenomen in Bijlage 1 Begripsbepalingen.

Artikel 6.18b Transformatie stedelijke functies naar wonen in Landelijk gebied
Dit artikel bevat een mogelijkheid om, onder voorwaarden, maximaal 2 burgerwoningen 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. Een tweede burgerwoning vinden wij aanvaardbaar als er meer dan 1.000m2 aan bedrijfsbebouwing op het bouwperceel wordt gesloopt. De verstening op het perceel neemt dan immers af. 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. De Leidraad landschap en cultuurhistorie is bij de herontwikkeling van bouwpercelen in het Landelijk gebied naar nieuwe voorzieningen van toepassing.

Artikel 6.19 Toepassingsbereik
Dit artikel geeft aan dat de regels van subparagraaf 6.2.2.2b gaan over transformatie van agrarische bouwpercelen naar stedelijke functies in het werkingsgebied Landelijk gebied.

Artikel 6.19a Voormalige agrarische bouwpercelen
Dit artikel bevat de mogelijkheid om voormalige agrarische bedrijfsbebouwing te gebruiken voor kleinschalige, niet-agrarische activiteiten. Het moet gaan om legale, fysiek aanwezige, bebouwing. Deze zogenoemde 'VAB-regeling' is opgenomen vanuit het belang om het platteland vitaal te houden en verloedering tegen te gaan. Het moet gaan om agrarische bebouwing die niet meer geschikt is voor de agrarische sector. Vanuit ons belang om het landschap zoveel mogelijk open te houden, verrommeling tegen te gaan, vinden wij het onwenselijk dat de nieuwe activiteiten plaatsvinden in kassen. Daarom kunnen deze kassen op het voormalige agrarische bouwperceel niet worden gebruikt voor de nieuwe activiteiten. Bij het realiseren van een gebruiksgerichte paardenhouderij is het aanvullend mogelijk om te voorzien in een paardenbak.

Dit artikel biedt tevens de mogelijkheid om een burgerwoning toe te staan op het voormalige agrarische bouwperceel. Dit kan gaan om de omzetting van de bestemming van fysiek aanwezige bedrijfswoning naar burgerwoning danwel de nieuwbouw van een burgerwoning binnen het bestaande bouwperceel na sloop van de agrarische bedrijfswoning.

Wanneer er meer dan 1.000 m2 aan bebouwing op het bouwperceel wordt gesloopt dan kan er een tweede burgerwoning worden toegestaan. Het gaat hier om bebouwing die legaal aanwezig is. Bebouwing die juridisch-planologisch mogelijk is maar feitelijk niet is gebouwd komt dus niet in aanmerking (wat er niet is, kun je ook niet slopen). Een voorwaarde is verder de aanwezigheid van een fysiek aanwezige bedrijfswoning op het bouwperceel. Wij stellen dit vereiste omdat wij het van belang achten dat de burgerwoning op een locatie wordt gerealiseerd waar bewoning ruimtelijk al wenselijk wordt geacht. Agrarische bedrijven hebben vaak meerdere percelen in het landelijk gebied. Het is niet de bedoeling dat deze bouwpercelen waar slechts schuren of stallen staan maar bewoning is uitgesloten in aanmerking komen voor transformatie naar burgerwoning(en).

Een derde burgerwoning is slechts toegestaan indien kan worden gemotiveerd dat deze derde burgerwoning noodzakelijk is voor een substantiële verbetering van de omgevingskwaliteit op het perceel. Deze uitzondering is pas dan mogelijk nadat er eerst 1.000 m2 aan bedrijfsbebouwing op het perceel wordt gesloopt. Bij een verbetering van de omgevingskwaliteit kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een substantiële afname van de verstening op het perceel.

Indien ruimtelijke plannen worden gerealiseerd met toepassing van een (inter)gemeentelijk vereveningsfonds is afwijking van het aantal burgerwoningen of te slopen oppervlakte mogelijk. Het vereveningsfonds is een financieel fonds onder het beheer van de gemeente(n). Het fonds kan door 1 of door meerdere gemeenten (intergemeentelijk) worden opgezet en beheerd. Een dergelijk fonds maakt het mogelijk om locaties te verevenen: indien de bouw van enkele woningen op de saneringslocatie ruimtelijk ongewenst of onvoldoende mogelijk is en er een negatief exploitatieresultaat is, dan kan er toch worden gesaneerd. Het tekort op de exploitatie wordt door de gemeente(n) uit het (inter)gemeentelijk vereveningsfonds) aan de initiatiefnemer vergoedt. Is er op een andere locatie vanuit landschappelijk en stedenbouwkundig oogpunt wel ruimte om enkele woningen te realiseren en levert dit een plus op de exploitatie opzet op, dan moet de initiatiefnemer het overschot storten in het gemeentelijk fonds.

Uitgangspunt is altijd de (ruimtelijke) kwaliteitsverbetering op het perceel. De ruimtelijke kwaliteitseisen zijn bij de herontwikkeling van bouwpercelen in het landelijk gebied naar nieuwe voorzieningen dan ook van toepassing.

Bij een vereveningsfonds dient de gemeente uiteraard rekening houden met de regels voor publiekrechtelijk kostenverhaal uit de Omgevingswet.

Artikel 12.5 Overgangsrecht wonen Landelijk gebied en Beschermd landschap
Geregeld wordt in dit artikel dat het eerbiedigende overgangsrecht van artikel 12.1 niet van toepassing is op de artikelen 6.13, artikel 6.17, artikel 6.18a, artikel 6.18b, 6.59a en artikel 6.59b. Deze artikelen hebben directe werking. Dat betekent dat deze artikelen ook van toepassing zijn op lopende procedures, dat wil zeggen op procedures waarin al een ontwerp ter inzage is gelegd of procedures waarin al een aanvraag is gedaan.

Artikel 6.57 Toepassingsbereik

Dit artikel bepaalt waar de regels uit deze paragraaf van toepassing zijn, te weten in het Beschermd Landschap.

Artikel 6.58 Kernkwaliteiten Beschermd landschap

Met dit artikel wordt geregeld dat de in Bijlage 7 beschreven kernkwaliteiten deel uitmaken van de verordening. De kernkwaliteiten zijn door Provinciale Staten vastgesteld. Deze kernkwaliteiten moeten in acht worden genomen bij het vaststellen van omgevingsplannen voor gebieden die worden aangemerkt als Beschermd landschap.

Artikel 6.59 Bescherming Beschermd landschap

Het eerste lid bepaalt dat omgevingsplannen die zien op gebieden binnen het Beschermd landschap regels bevatten ter bescherming van de daar geldende kernkwaliteiten. Op grond van het omgevingsplan moet dus duidelijk zijn dat de betreffende locaties Beschermd landschap zijn en op die manier ook worden beschermd. Het tweede lid geeft aan wat er in een omgevingsplan moet zijn opgenomen, namelijk de kernkwaliteiten en de wijze van bescherming ervan.

Het derde en vierde lid geven de bevoegdheden van Gedeputeerde staten aan. De grondslag voor deze bevoegdheden is te vinden in het delegatiebesluit. Gedeputeerde Staten kunnen eisen stellen aan de motivering die moet worden opgesteld. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd om de kernkwaliteiten die in bijlage 7 zijn beschreven te wijzigen.

Artikel 6.59a Activiteiten in Beschermd landschap

Lid 1

Het eerste lid bepaalt welke ontwikkelingen niet zijn toegestaan in het Beschermd landschap. Dit zijn ontwikkelingen van meer dan 25 woningen of meer dan 500m2. Gelet op hun omvang verhouden deze ontwikkelingen zich niet tot de kernkwaliteiten van het Beschermd landschap en is de impact op het beschermde landschap te groot. Daarom worden deze op voorhand uitgesloten.

Lid 2
Het tweede lid geeft aan dat andere ontwikkelingen dan de onder het eerste lid beschreven (en uitgesloten) ontwikkelingen zijn toegestaan als zij de kernkwaliteiten van het Beschermd landschap niet aantasten. Deze andere ontwikkelingen betreffen dus ontwikkelingen van maximaal 25 woningen, ontwikkelingen ten behoeve van stedelijke functies met een bebouwd oppervlak van maximaal 500 m2 en overige ruimtelijke ontwikkelingen. Zo is een ontwikkeling van maximaal 25 woningen in Beschermd landschap toegestaan als daardoor de ter plaatse voorkomende kernkwaliteiten niet worden aangetast. Hetzelfde geldt voor ontwikkelingen ten behoeve van stedelijke functies met een bebouwd oppervlak van maximaal 500 m2 en ontwikkelingen zonder

stedelijke functie. Mits deze ontwikkelingen de kernkwaliteiten niet aantasten, kunnen zij in omgevingsplannen binnen het Beschermd landschap mogelijk worden gemaakt. Omdat Beschermd landschap tevens als Landelijk gebied wordt aangemerkt, gelden voor deze ontwikkelingen ook de regels voor landelijk gebied.

Lid 3

Het derde lid bepaalt voor welke ontwikkelingen een uitzondering wordt gemaakt op de regel in het tweede lid en geeft aan onder welke voorwaarden de kernkwaliteiten van het Beschermd landschap wel mogen worden aangetast.

a. Er mogen maximaal 25 woningen per kern of dorpslint worden gebouwd onder de cumulatieve voorwaarden 1t/m 9. Dit betekent dat er per kern of dorpslint door middel van één of meerdere woningbouwontwikkelingen in totaal maximaal 25 woningen mogen worden gebouwd die de kernkwaliteiten aantasten wanneer aan alle voorwaarden van het derde lid wordt voldaan. Woningbouw die de kernkwaliteiten niet aantast wordt hierin niet meegerekend.

1. De woningen moeten volgens Artikel 6.18a altijd gebouwd worden in of in aansluiting op een kern of dorpslint. De ontwikkeling moet bijdragen aan het behoud of versterking van de leefbaarheid, vitaliteit of het voorzieningenniveau van de kern of het dorpslint. Dit sluit aan bij de ambities van het coalitieakkoord en sluit ook aan bij het ‘sterke kernen, sterke regio’s’ principe zoals opgenomen in de Omgevingsvisie NH2050 (2018). Om ‘Sterke kernen, sterke regio’s’ te behouden en te versterken is het van belang om regionale netwerken te ontwikkelen die complementair zijn aan elkaar. Daarbij zijn krachtige centrumsteden van cruciaal belang voor de leefbaarheid van de hele regio. Kleinere kernen vervullen een aanvullende rol, passend bij hun eigen identiteit en woon- en werkmilieu. Versterking van de relatie met het landschap kan helpen de identiteit van een kern krachtiger te maken. Uitbreidingen moeten passen bij de identiteit en omvang van de gemeente en de regio. Onder het verbeteren of behouden van leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau denken we aan woningbouw die de doorstroming op de woningmarkt in de kern/dorpslint bevordert of bedoeld is voor doelgroepen zoals gezinnen met jonge kinderen, jongeren of ouderen (uit de kern/dorpslint) of een bijdrage levert aan het in stand houden van voorzieningen zoals bijvoorbeeld sport, cultuur, verenigingsleven, onderwijs, winkelaanbod (MKB, horeca, etc).

2. Het woningbouwprogramma moet passen binnen en bijdragen aan de kwalitatieve woningbouwopgave van de gemeente, inclusief het in de woondeals afgesproken aandeel betaalbaar. Dit hoeft niet op de locatie zelf, maar kan ook elders in de gemeente in een ander project gecompenseerd worden. Gemeenten moeten dit motiveren.
Uitbreidingen moeten aansluiten op de afgesproken kwalitatieve woningbouwopgave van de gemeente. Deze woningbouwopgave is afgesproken in de woondeals voor MRA en NHN en nu nog in de woonakkoorden, die op termijn worden vervangen door volkshuisvestingsprogramma’s. Hierin zijn onder andere afspraken vastgelegd over twee derde aandeel betaalbare woningen in de nieuwbouw en het toegroeien naar een sociale voorraad op het landelijk gemiddelde. Gemeenten moeten motiveren hoe de betreffende woningbouwlocatie hieraan binnen de gemeentelijke programmering bijdraagt. Dit betekent dat het betaalbare programma niet per se op de locatie zelf hoeft te worden opgelost, maar ook gecompenseerd kan worden op een andere nieuwbouwlocatie in de gemeente.

3. Ten aanzien van weidevogels hebben we een wettelijke verplichting tot bescherming en instandhouding. Woningbouwontwikkelingen van die de kernkwaliteit habitat voor weidevogels aantasten zijn daarom niet toegestaan.

4. Als het gaat om aantasting van andere kernkwaliteiten dan de kernkwaliteit habitat voor weidevogels, moet de aantasting zoveel mogelijk worden beperkt. Het plan mag dus geen onnodige aantasting teweegbrengen. Dit uit zich in bijvoorbeeld de indeling en inrichting van het plan.

5. In de planuitwerking moet vervolgens zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de kernkwaliteiten, in combinatie met de ruimtelijke kwaliteitseis als bedoeld in Artikel 6.70. We verwachten dat degene die ontwikkelt ook zorgt voor een investering in behoud en versterking van de kwaliteit van het beschermde gebied waarin ontwikkeld wordt. Door in de planuitwerking voort te bouwen op de kernkwaliteiten (ook de aangetaste) en deze te vertalen in het ontwerp, wordt geborgd dat het plan passend is in het betreffende landschap en de kernkwaliteiten ervan zo goed mogelijk worden gerespecteerd.

6. De ontwikkeling moet natuurinclusief en als het redelijkerwijs mogelijk is klimaatadaptief worden gebouwd. Met natuurinclusief bouwen wordt een bijdrage geleverd aan behoud en vergroting van de biodiversiteit in deze waardevolle landschappen. Hierbij gaat het niet alleen om de kwantiteit (hectares) maar ook om de kwaliteit (soortenrijkdom, toegankelijkheid). Wij hanteren de volgende definitie van natuurinclusief bouwen: “bewust ruimte voor biodiversiteit creëren op, aan of in het gebouw of de (openbare) omgeving, zodat er meer diverse planten- en diersoorten kunnen leven (Bijlage 1 Begripsbepalingen). Onder klimaatadaptief bouwen verstaan we dat te verwachten klimaatrisico's binnen het plangebied in beeld zijn gebracht en er in het plan gemotiveerd wordt dat zo goed als mogelijk (inrichtings)maatregelen zijn genomen ter voorkoming dan wel beperking van de risico’s. Hierbij worden over de volgende onderwerpen de risico’s in beeld gebracht: wateroverlast, overstroming, hitte, droogte en ecologische en chemische waterkwaliteit.

7. Indien in het plan sprake is van een afname van water, groen en biodiversiteit ten opzichte van de huidige situatie willen wij dat dit gecompenseerd wordt. Het gaat hierbij niet om kwantitatieve compensatie van BL (in hectares), maar het gaat om het compenseren van water, groen en biodiversiteit op een kwalitatieve en proportionele wijze. De compensatie kan terugkomen in de uitwerking van het betreffende plan en voor zover dit niet voldoende is kan de resterende compensatieopgave op een locatie elders in de gemeente plaatsvinden. Het gaat hierbij altijd om fysieke compensatiemaatregelen. Financiële compensatie is niet toegestaan. Een aantasting van groen, water en biodiversiteit zien wij als een waardevermindering van het betreffende landschap en kan het best hierbinnen gecompenseerd worden. Er is gekozen voor een kwalitatieve en proportionele compensatie omdat dit passende en creatieve of innovatieve oplossingen voor compensatie mogelijk maakt. Op voorhand is immers niet goed te bedenken waar het gebied het meest bij is gebaat. De wijze van compensatie betreft dus maatwerk en is steeds afhankelijk van de specifieke activiteit en de situatie ter plaatse. Het is dus mogelijk dat compensatie in een andere vorm wordt gerealiseerd dan hetgeen wat aangetast is. Onze voorkeur gaat ernaar uit dat compensatie plaatsvindt in de vorm van landschappelijke elementen (nat of droog) die passen bij de groenblauwe dooraderingsopgave in ons landelijk gebied (onderdeel Provinciaal Programma Landelijk Gebied). Zowel de ruimtelijke inpassing als het natuurinclusief- en klimaatadaptief bouwen kunnen onderdeel uitmaken van de compensatie, afhankelijk van de vorm die gekozen wordt. Bijvoorbeeld wadi’s, natuurvriendelijke oevers en robuuste groenelementen kunnen als compensatie meetellen.

8. Om een cumulatief effect (aantasting op aantasting) te voorkomen mag een ontwikkeling niet plaatsvinden op een locatie die grenst aan een locatie waarop woningbouw op grond van dit lid, dus met een bepaalde mate van aantasting van de kernkwaliteiten, al is toegestaan.

9. GS moeten over woningbouwontwikkelingen die de kernkwaliteiten van het BL aantasten altijd worden geïnformeerd, zowel over de locatie als het aantal woningen van het betreffende plan. Dit willen wij met het oog op monitoring en evaluatie van het beleid.

Over woningbouwplannen die niet passen binnen het derde lid, onder a, kunnen GS in bijzondere gevallen het gesprek aangaan om deze onder aanvullende voorwaarden toch eventueel mogelijk te maken.

b. Uitbreiding van een agrarisch bouwperceel tot maximaal twee hectare in Beschermd landschap is toegestaan, ook al leidt dat tot een aantasting van de kernkwaliteiten. Een dergelijke uitbreiding hoeft niet te worden getoetst aan de beschrijvingen van de kernkwaliteiten. Een uitbreiding met meer dan 2 hectare moet wel aan de kernkwaliteiten worden getoetst en is alleen toegestaan als deze uitbreiding niet leidt tot een aantasting van de kernkwaliteiten. Daarvoor gelden bovendien de voorwaarden van Artikel 6.43, eerste lid, onder c, te weten dat de uitbreiding noodzakelijk is voor het agrarisch productieproces en het geen glastuinbouwbedrijf betreft.
Ook voor bebouwings- en gebruiksmogelijkheden die in een omgevingsplan kunnen worden opgenomen overeenkomstig Artikel 6.43, eerste lid, onder e tot en met f en Artikel 6.37, tweede en derde lid, geldt het verbod op aantasting van de kernkwaliteiten niet. Voor deze mogelijkheden gelden wel de ruimtelijke kwaliteitseisen van Artikel 6.70. Deze gelden voor elke nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in het landelijk gebied.

Lid 6
In het zesde lid is bepaald dat nieuwe ontwikkelingen, met uitzondering van ontwikkelingen van meer dan 25 woningen, die van groot openbaar belang zijn, toch kunnen worden toegestaan in Beschermd landschap. Ook wanneer deze leiden tot een aantasting van de kernkwaliteiten. Dat sprake is van een groot openbaar belang moet worden gemotiveerd. Ook moet aannemelijk worden gemaakt dat er geen reële andere mogelijkheden zijn voor de ontwikkeling. De negatieve effecten moeten bovendien zoveel mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten moeten worden gecompenseerd. De vraag of een ontwikkeling van windturbines of zonnepark in Beschermd Landschap 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 Beschermd landschap) 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 7

Een omgevingsplan kan voorzien in woningbouw overeenkomstig de afspraken tussen Rijk, provincie en betrokken gemeenten met betrekking tot de Pilot Waterland.

Lid 8
Gedeputeerde Staten kunnen regels stellen over de wijze van compensatie bij ontwikkelingen van groot openbaar belang (lid 6). Dit is te vinden in het delegatiebesluit.

Artikel 6.59b Tijdelijke regeling Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen

Dit artikel betreft een uitwerking van het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen, zoals is overeengekomen op 6 december 2017 door 20 partijen: (semi)overheden, bewoners- en natuurorganisaties en ondernemers. De gemaakte afspraken zijn vastgelegd in 2 documenten: het Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen en het Uitvoeringsprogramma Oostelijke Vechtplassen. In het gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen is de gezamenlijke ambitie uitgesproken om voor een

periode van 10 jaar te werken aan een forse kwaliteitsverbetering voor natuur en landschap, recreatie en toerisme en de leefomgeving. Hierdoor worden de Oostelijke Vechtplassen verder ontwikkeld tot een aantrekkelijk en toegankelijk gebied, waar mensen graag wonen, werken en recreëren en waar recreatie en natuur goed samengaan en elkaar versterken. Het gebiedsakkoord en het uitvoeringsprogramma hebben een doorlooptijd tot en met 31 december 2027. Het betrokken gebiedsakkoord dateert van voor de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening NH2020 en ging uit van de destijds geldende Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Deze regeling voorziet gedurende de looptijd van het gebiedsakkoord in een tijdelijke uitzondering op de regeling voor Beschermd landschap.

Lid 1

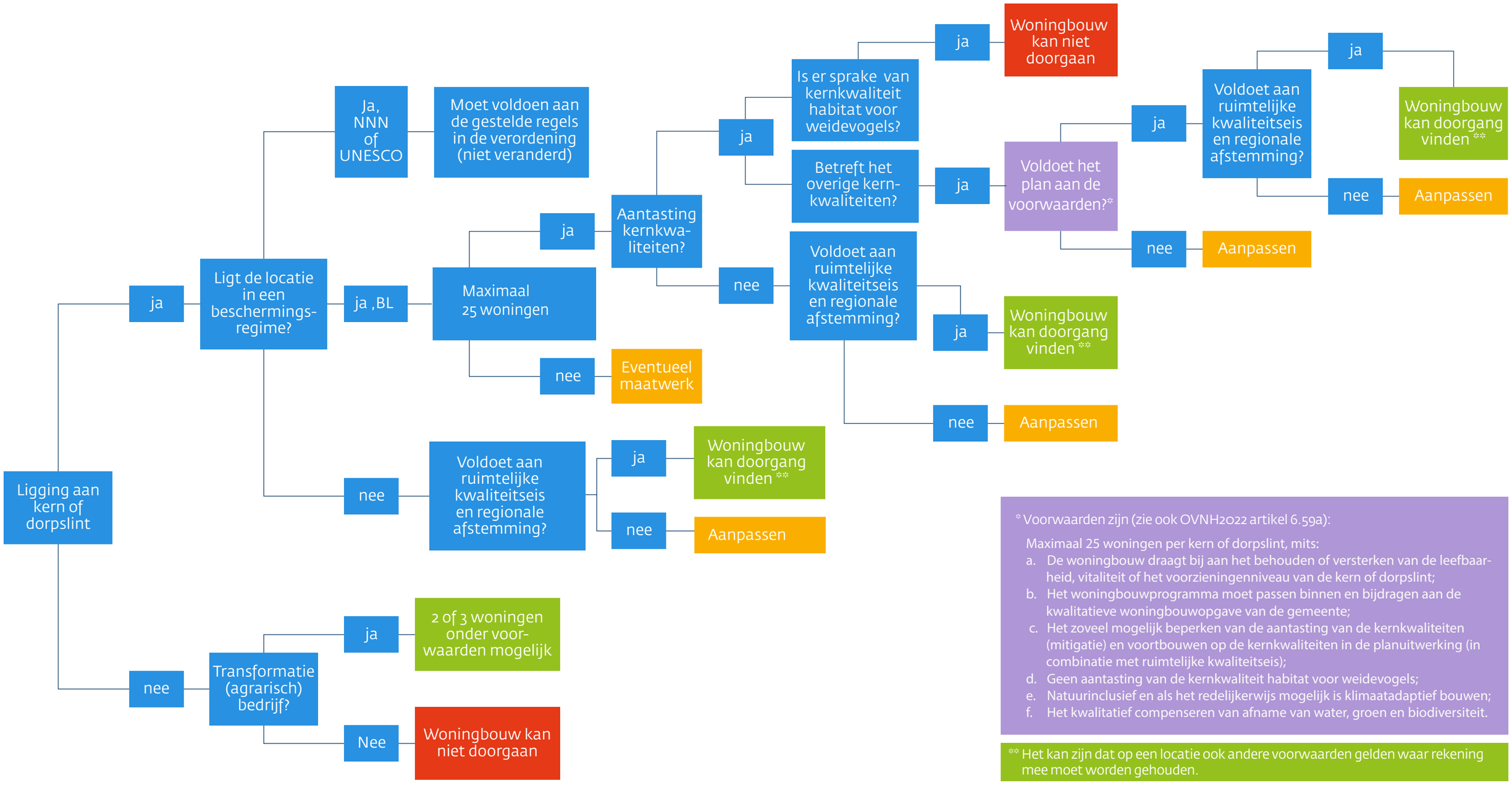
Lid 1 regelt een uitzondering voor omgevingsplannen die betrekking hebben op het werkingsgebied 'Gebiedsakkoord Oostelijke Vechtplassen' op het verbod om een stedelijke functie met een bebouwd oppervlak van meer dan 500 m2 (artikel 6.59a, eerste lid, onder b) mogelijk te maken. Deze ontwikkelingen dienen daarvoor wel aan een aantal voorwaarden te voldoen. In de eerste plaats (onder a) dient het te gaan om een recreatieve ontwikkeling, waaronder ook verblijfsrecreatie valt. Conform de Gebiedsvisie Recreatie en Toerisme van het Loosdrechts Plassengebied wordt bij recreatieaanbod gedacht aan watersport, verblijfsrecreatie, horeca en dagrecreatie. Dit betekent niet dat de ontwikkeling uitsluitend gericht mag zijn op recreatie. Denkbaar is dat ook andere functies onderdeel zijn van de ontwikkeling. Deze dienen dan wel bijbehorend en ondergeschikt te zijn aan de recreatieve functie, zoals bijvoorbeeld een restaurant bij een haven of een beheerderswoning. Reguliere woningen zijn niet binnen deze criteria te plaatsen. In de tweede plaats (onder b) dient de ontwikkeling te passen binnen het gebiedsakkoord. De derde voorwaarde (onder c) maakt nogmaals duidelijk dat de ontwikkeling de kernkwaliteiten van het betrokken BL niet mag aantasten. Er is dus geen uitzondering gemaakt ten aanzien van de kernkwaliteiten. De vierde voorwaarde (onder d) betreft de begrenzing in de tijd van deze specifieke regeling ter uitvoering van het gebiedsakkoord. Hierbij is aangesloten bij de in het akkoord afgesproken looptijd.

Lid 2
Het is in eerste instantie aan de gemeenteraden als bevoegd gezag om invulling te geven aan deze voorwaarden binnen de afspraken van het gebiedsakkoord. Zo nodig kunnen Gedeputeerde Staten in dit kader aanvullende regels stellen die de werking van het artikel nader beperken. Dit lid biedt hiertoe de bevoegdheid."

Artikel 12.6 Overgangsrecht

Voor toepassing van de in artikel 12.6 genoemde artikelen geldt, in afwijking van het algemene overgangsrecht, onmiddellijke werking. Ook in procedures waarvan de aanvraag al is ingediend of het ontwerp al ter inzage is gelegd, gelden de gewijzigde regels.

Stroomschema woningbouw in Landelijk Gebied en Beschermd Landschap (BL) - voorstel nieuwe regels, mei 2024



* Voorwaarden zijn (zie ook OVNH2022 artikel 6.59a):

Maximaal 25 woningen per kern of dorpslint, mits:

a. De woningbouw draagt bij aan het behouden of versterken van de leefbaar-heid, vitaliteit of het voorzieningenniveau van de kern of dorpslint;
b. Het woningbouwprogramma moet passen binnen en bijdragen aan de kwalitatieve woningbouwopgave van de gemeente;
c. Het zoveel mogelijk beperken van de aantasting van de kernkwaliteiten (mitigatie) en voortbouwen op de kernkwaliteiten in de planuitwerking (in combinatie met ruimtelijke kwaliteitseis);
d. Geen aantasting van de kernkwaliteit habitat voor weidevogels;
e. Natuurinclusief en als het redelijkerwijs mogelijk is klimaatadaptief bouwen;
f. Het kwalitatief compenseren van afname van water, groen en biodiversiteit.

** Het kan zijn dat op een locatie ook andere voorwaarden gelden waar rekening mee moet worden gehouden.

Datum vergadering: 07-05-2024
Registratienummer: 2242285/2242308

Voorstel wijziging verordening 'meer ruimte voor wonen' Tabel hoe het was en wat het wordt

Overzicht mogelijkheden bouwen in landelijk gebied Noord-Holland Omgevingsverordening NH2022	**Was: MRA**	**Was: NHN**	**Wordt: Nieuwe regels MRA en NHN**
Woningbouwproject met 11 woningen of minder in regulier landelijk gebied	**Niet** mogelijk, artikel 6.18, lid 1, OVNH2022	**Wel** mogelijk, afhankelijk van regionale afspraken en ruimtelijke kwaliteit, en ligging aan kern en dorpslint. Zie artikel 6.19 OVNH2022.	**Verruiming in MRA-gebied: Wel mogelijk afhankelijk van regionale afstemming, ruimtelijke kwaliteitseis en ligging aan kern of dorpslint. Geen verschil tussen NHN en MRA, en geen verschil groot- of kleinschalig.**
Voormalige agrarische bebouwing max 3 woningen via aparte regeling in regulier landelijk gebied	**Wel** mogelijk onder voorwaarden, zie artikel 6.15, 6.18, lid 2, OVNH2022.	**Wel** mogelijk onder voorwaarden, zie artikel 6.15, 6.19 OVNH2022.	**Regeling verandert nu niet. Beleidsevaluatie wordt gestart.**
Woningbouwproject vanaf 12 woningen (= nieuwe stedelijke ontwikkeling), in regulier landelijk gebied.	**Wel** mogelijk, afhankelijk van regionale afspraken en ruimtelijke kwaliteit, zie artikel 6.13 en artikel 6.69 OVNH2022.	**Wel** mogelijk, afhankelijk van regionale afspraken en ruimtelijke kwaliteit, zie artikel 6.13 en artikel 6.69 OVNH2022.	**Wel mogelijk onder voorwaarden: regionale afstemming, ruimtelijke kwaliteitseis en ligging aan kern of dorpslint. Geen verschil tussen NHN en MRA, en geen verschil groot- of kleinschalig.**
Woningbouw vanaf 12 woningen in Bijzonder provinciaal landschap (BPL)	**Niet** mogelijk.	**Niet** mogelijk.	**Het artikel BPL wordt het artikel 'Beschermd Landschap' (BL). Er wordt ruimte geboden aan maximaal 25 woningen. Ook mogen de kernkwaliteiten nu worden aangetast mogen maximaal 25 woningen per kern of dorpslint worden gebouwd onder aanvullende voorwaarden.** **Voor meer dan 25 woningen is in bijzondere gevallen maatwerk mogelijk.**
Woningbouwproject met 11 woningen of minder in Bijzonder provinciaal landschap	**Niet** mogelijk (op grond van het verbod op kleinschalige woningbouw in de MRA, artikel 6.18, lid 1, OVNH2022).	**Wel** mogelijk onder voorwaarden, zie artikel 6.19 en artikel 6.59 OVNH2022 (= **mits** het plan de kernkwaliteiten van BPL niet aantast).	**H et artikel BPL wordt het artikel 'Beschermd Landschap' (BL). Er wordt ruimte geboden aan maximaal 25 woningen. Ook mogen de kernkwaliteiten nu worden aangetast mogen maximaal 25 woningen per kern of dorpslint worden gebouwd onder aanvullende voorwaarden.**

Mijn naam is Michèle Thole. Ik woon in Zuiderwoude, dat is een dorp binnen de gemeente Waterland, waar ook de stad Monnickendam deel van uit maakt.

Zuiderwoude telt 330 bewoners. En ik schat zo'n 150 huizen inclusief boerderijen.

Ik sluit me aan bij de eerdere sprekers: geen generieke regeling, bouw in principe binnen kernen en behoud het Bijzonder Provinciaal Landschap, laat afwijkingen maatwerk zijn.

Daarnaast wil ik graag 1 specifiek punt belichten:

Ik doe een pleidooi om *ruimbaan* te geven voor bewoners-initiatief bij nieuwbouw of herbestemming.

Om de eentonigheid tegen te gaan. Om de eenheidsworsten in wijken tegen te gaan.

Om niet weer zo'n saai 'straatje erbij' met allemaal dezelfde huizen.

Makkelijk voor de project ontwikkelaar, maar een keurslijf voor de bewoners.

Geef mensen de ruimte om eigen invulling te geven aan hun leefomgeving. Om betrokkenheid bij de buurt waar je woont te vergroten. Hoe kan dat beter dan door je eigen huis vorm te geven.

Dat is niet zo makkelijk. Maar we hoeven niet het wiel opnieuw uit te vinden.

Zo heeft de Landelijke Vereniging voor Kleine Kernen kortgeleden, in januari van dit jaar, een handboek opgesteld voor woon-initiatieven voor kleine kernen.

En er zijn provincies die hier ook al expliciet beleid voor hebben gemaakt. Zoals de provincie Gelderland. Die stelt kleine subsidies ter beschikking voor haalbaarheidsonderzoek en voor de ontwerpfase van woon initiatieven van haar burgers. Dat kunnen initiatieven van 1 gezin zijn, maar ook van een collectief van meerdere personen en gezinnen, een kleine coöperatie.

Samengevat:

Geef ruimte voor burgerinitiatieven bij nieuwbouw en herbestemming van gebouwen of grond.

Geachte commissieleden,

U spreekt vanavond over méér ruimte voor woningen. De Natuur en Milieufederatie Noord-Holland, Landschap Noord-Holland en Natuurmonumenten willen óók dat er meer betaalbare woningen in Noord-Holland worden gebouwd. Maar niet ten koste van het Bijzonder Provinciaal Landschap.

Noord-Holland is een prachtige provincie om in te wonen. Door zorgvuldig ruimtelijk beleid is er nog sprake van een scherpe grens tussen stad en platteland. Drukke steden worden afgewisseld met aantrekkelijke dorpen, omgeven door mooie landschappen en waardevolle landbouwgrond. Helaas dreigt u een einde te maken aan deze succesvolle ruimtelijke ordening.

Het voorstel waarover u vanavond spreekt, wil bouwlocaties tot 25 woningen in deze bijzondere landschappen toestaan. Er dreigt een sluipende verstening, waardoor de ruimte tussen dorpen en steden zal dichtslibben. Eerst werd er nog gesproken over ‘een straatje erbij’. Met vijfentwintig woningen wordt het geen straatje, maar een wijkje erbij.

Bovendien is het onnodig. Er zijn meer dan genoeg binnenstedelijke bouwlocaties in Noord-Holland. Er is plek voor 241.000 woningen tot 2031! Voor een kleine 100.000 woningen is het bestemmingsplan zelfs al vastgesteld, en kan de bouw direct kunnen beginnen. Uit onderzoek blijkt dat andere factoren als gebrek aan ambtenaren, de bouw vertragen. Het toestaan van extra woningbouw in beschermd landschap gaat die problemen niet oplossen.

We begrijpen dat er soms de noodzaak is om bij dorpen woningen bij te bouwen. Maar dat kan al binnen de huidige regels. Als een plan maar voldoet aan de landschappelijke kernkwaliteiten. En anders kan de provincie, na zorgvuldige overwegingen, een grens van het BPL aanpassen. Voor woningbouw is het vergaand verzwakken van de regels dus niet nodig. Wilt u echt het landschap vogelvrij maken?

In de volgebouwde metropoolregio is de ruimte tussen de steden decennialang open gehouden. Zodat mensen vanuit de drukte het groen in kunnen. En zodat steden niet aan elkaar smelten. Dat is ook niet nodig, want ín de steden is genoeg bouwruimte te vinden. Met het voorstel dat nu voorligt wordt ook de bescherming rond de grote steden overboord gegooid.

Samengevat: het versoepelen van de regels is dus geen echte oplossing voor het woningbouwvraagstuk. U raakt er wel de regie mee kwijt op ons landschap. De wildgroei die zal ontstaan kunt u straks niet meer voorkomen.

Onze oproep is daarom:

1. Zet uw zorgvuldig ruimtelijk beleid niet overboord.
2. Zet volop in op binnenstedelijk bouwen.
3. Maak gebruik van de bestaande regels om noodzakelijke uitbreidingen mogelijk te maken.
4. En behoud als GS en PS de regie.

Zodat er woningen bijgebouwd worden voor de Noord-Hollanders. Zonder een van de belangrijkste kwaliteiten van onze provincie, onze bijzondere landschappen, kwijt te raken.

Lea van de Zee, Gebiedsmanager Natuurmonumenten Noord-Holland Noord



Voorkom **sluipende verstening**

Wees zuinig op onze 32 Bijzondere Landschappen!

Onze Oproep aan Provinciale Staten

- ✓ Gooi zestig jaar zorgvuldig ruimtelijk beleid in de Metropoolregio niet overboord: voorkom een wildgroei van nieuwbouwwijkjes rond de steden.
- ✓ Maak kleinschalige woningbouw mogelijk door eventueel aanpassing van de grenzen van het BPL, en niet door beschermende regels vèrgaand af te zwakken.
- ✓ Behoud als Provincie de regie: voor woningbouw binnen BPL is altijd een besluit nodig van Gedeputeerde Staten en controle door Provinciale Staten.
- ✓ Zet volop in op woningbouw binnen de beschikbare locaties: er is nu binnen- en buitenstedelijk al voldoende planologische ruimte.

Er zijn voldoende ingeplande locaties voor nieuwe woningen in Noord-Holland beschikbaar. Voorkom sluipende verstening in de Bijzondere Provinciale Landschappen. Zorg dat bouwen op de beschikbare plekken in werking wordt gezet, neem drempels weg en voorkom stagnatie van de bouw. Op deze manier kan iedereen blijven genieten van onze mooie ongerepte landschappen.

Natuurmonumenten · natuur en milieu noord-holland · Landschap Noord-Holland

Noord-Holland dreigt sluipend te verstenen

Noord-Holland is een prachtige provincie om in te wonen. Door zorgvuldig ruimtelijk beleid zijn grote delen van het landschap ongerept en is er nog sprake van een scherpe grens tussen stad en platteland. Drukke steden worden afgewisseld met aantrekkelijke dorpen, welke omgeven worden door mooie landschappen en waardevolle landbouwgrond. Helaas dreigt de provincie een einde te maken aan deze succesvolle ruimtelijke ordening. Door vrijwel overal de bouw van wijkjes tot 25 woningen toe te staan, zal de leefbaarheid afnemen. Er dreigt een sluipende verstening, waardoor dorpen en steden alsnog naar elkaar toe groeien.

Mini-wijkjes erbij tasten schaarse landschap aan

Al sinds de jaren vijftig zijn grote delen van onze provincie beschermd als "landschappelijke bufferzones". Door strikte handhaving is voorkomen dat Haarlem en Amsterdam aan elkaar zijn gegroeid, en is bebouwing van Waterland voorkomen. Deze bufferzones zijn vier jaar geleden opgenomen in het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Door de bouw van wijkjes tot 25 woningen in de Metropoolregio Amsterdam alsnog mogelijk te maken, wordt er een einde gemaakt aan meer dan zestig jaar ruimtelijk beleid. Deze mini-wijkjes leveren vrijwel geen bijdrage aan het oplossen van de woningnood, maar tasten de "ademruimte" rond de steden sterk aan.

Koester ons waardevolle landschap!

In Noord-Holland zijn er 32 gebieden aangewezen als BPL. Deze landschappen zijn een levend monument van onze geschiedenis, een bron van rust en schoonheid voor onze inwoners en een toevluchtsoord voor talloze planten- en diersoorten. Het is een weerspiegeling van onze verbondenheid met de natuurlijke omgeving en een erfenis die we moeten koesteren en beschermen voor toekomstige generaties.

Gebruik ingeplande bouwlocaties voor nieuwe woningen

Er zijn in Noord-Holland voldoende bouwlocaties voor woningen beschikbaar. Het is helemaal niet nodig om wijkjes aan de bestaande kernen te plakken. Door de huidige bescherming los te laten, zal er verrommeling ontstaan. Veel inwoners van dorpen in het BPL wonen hier vanwege het fraaie landschap. De leefbaarheid voor de bewoners zal ook eerder afnemen dan toenemen en de waardevolle grens tussen dorp en omliggend landschap voor eeuwig aantasten. Nieuwe mini-wijkjes tasten de waardevolle grens tussen dorp en omringend landschap voor eeuwig aan en leefbaarheid neemt daardoor verder af.

Er zijn voldoende bouwlocaties

De provincie is van plan om 184.000 nieuwe woningen te bouwen voor 2031. Tot aan 2030 is er planologische ruimte om 241.000 nieuwe woningen te bouwen. Tot aan 2050 is er zelfs al ruimte gereserveerd voor 427.200 woningen. Voor 92.000 woningen is het bestemmingsplan al vastgesteld, en zou de bouw direct kunnen beginnen. Uit onderzoek blijkt dat andere factoren als trage vergunningverlening, of gebrek aan ambtenaren, de bouw vertragen. Het toestaan van extra woningbouw in beschermd landschap lost de woningnood dus niet op.

Woningbouw in BPL is ook nu niet onmogelijk, landschappelijke inpasbaarheid een voorwaarde

Het is in Noord-Holland nu al toegestaan om behoud van de groene ruimte te combineren met de bouw van woningen. Met de huidige regelgeving bestaat al de mogelijkheid om een verzoek tot bebouwing of herbegrenzing in te dienen voor woningbouw binnen het Bijzonder Provinciaal Landschap. Aanpassing van de regels is daarom niet nodig.

Voor onze organisaties zijn locaties als een tweede rij woningen in een karakteristiek lintdorp als Jisp, of woningbouw in de rietvelden langs de Zaan, ongewenst en in strijd met de kernkwaliteiten van de Bijzondere Provinciale Landschappen. In sommige andere gevallen kunnen we ons voorstellen dat, na zorgvuldige beoordeling, nieuwbouw landschappelijk inpasbaar is.

Woningbouw alleen na goede analyse en met instemming van de provincie

Onze organisaties vragen Provinciale Staten om alleen na grondige analyse, maatwerk toe te passen om kleinschalige woningbouw buiten de Metropoolregio mogelijk te maken. Binnen de Metropoolregio Amsterdam zien we geen enkele noodzaak om zestig jaar aan zorgvuldig ruimtelijk beleid te veranderen. Kleinschalige woningbouw heeft hier vrijwel geen effect op de woningnood, en heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid van de inwoners.
In alle gevallen is het beter om te kiezen voor een beperkt aantal grotere woningbouwlocaties, in plaats van een groot aantal miniwijkjes naast bestaande dorpen en linten.
Om sluipende verstening te voorkomen, is het belangrijk dat de sturende rol van de provincie intact blijft. Onze organisaties willen Provinciale Staten dan ook vragen om de mogelijkheden voor bebouwing tot 25 woningen niet structureel te verruimen, maar dergelijke woningbouw binnen BPL bij wijze van uitzondering altijd ter beoordeling voor te leggen aan Provinciale Staten. Dat geldt zeker voor bebouwing vanaf 25 woningen waarvoor in het voorstel van Gedeputeerde Staten, zonder nadere voorwaarden, "maatwerk" mogelijk wordt gemaakt. Als woningbouw echt noodzakelijk is, kan altijd nog, na de discussie in Provinciale Staten, de begrenzing van de BPL door Provinciale Staten worden aangepast.



5 Oostknollendam

Bebouwing in een kwetsbaar natuurgebied

De gemeente Wormerland wil de bouw van woningen mogelijk maken in een waardevol buitendijks rietland naast de Zaan. Het naastgelegen rietland is beschermd natuurgebied. Door een zeer beperkt aantal woningen te bouwen langs de oever van de Zaan, wordt een van de laatste onbebouwde delen langs de rivier alsnog versteend. Het unieke open landschap rond het Natura 2000 gebied Wormer en Jisperveld zal hierdoor verder worden aangetast.



zes ongewenste ontwikkelingen en één goede

1 Callantsoog

Stukmaken landschappelijke grenzen

Aan de rand van Callantsoog bestaat vanuit de gemeente Schagen al een tijd de wens om in de Uitlandse polder woningbouw toe te staan. Het gaat om een kleinschalig aandijkingenlandschap, dat voor een groot deel uit natuurgebied bestaat. De Ringsloot is nu nog een heldere grens tussen het dorp en het open landschap dat hier al meer dan 400 jaar ligt, met woningbouw komt daar een rommelige rafelrand voor terug.



2 Egmond

Woningbouw in het groen blijkt niet nodig voor leefbaarheid

De gemeente Bergen was enkele jaren geleden van plan om de bouw van honderden huizen rond Egmond-Binnen en Egmond aan de Hoef toe te staan. Dankzij de aanwijzing als Bijzonder Provinciaal Landschap is dit voorkomen. Uit onderzoek onder de bewoners blijkt dat deze woningbouw helemaal niet nodig is om de leefbaarheid van de dorpen te behouden. Er is vooral behoefte aan een beperkt aantal woningen voor starters en senioren, welke grotendeels binnen de grenzen van het dorp kunnen worden gerealiseerd.

3 Driehuizen

Aanzicht van uniek dorp is in gevaar

Driehuizen is een prachtig dorp tussen de Schermer en de Eilandspolder. Het is een geliefde locatie als startpunt voor schaatstochten of een roeitocht. Door de beschermde werking van het Bijzonder Provinciaal Landschap te versoepelen, ontstaat de mogelijkheid om 24 woningen in de Schermer te bouwen.
Het dorp kan hierdoor in oppervlakte verdubbelen.
Op dit moment kan de provincie een dergelijk plan tegenhouden. Onder de nieuwe regels is dit niet meer mogelijk, en mag de gemeente zelfstandig nieuwbouw mogelijk maken.



4 De Purmer

Groene buffer dreigt te verdwijnen

Op dit moment is er nog sprake van een open landschap tussen Purmerend, Edam en Volendam. Er zijn echter plannen voor woningbouw bij Volendam, en de vestiging van een industrieterrein bij Edam. Hierdoor zal de groene corridor tussen de belangrijke natuurgebieden Waterland en Zeevang verdwijnen. Juist in de dichtbebouwde zuidelijke delen van onze provincie is het belangrijk om de landschappelijke buffers en open ruimte te behouden.



6 Ransdorp

Landbouwgrond in handen van speculanten

Op slechts enkele kilometers van Amsterdam bevinden zich nog idyllische dorpen als Ransdorp en Zunderdorp. Dankzij tientallen jaren van zorgvuldige ruimtelijke ordening is er vrijwel geen nieuwbouw rond de oude dorpslinten ontstaan. Volgens de nieuwe plannen van de provincie mogen ook in dergelijke strikt beschermde dorpen voortaan wijkjes tot 24 huizen worden gerealiseerd. Omdat veel weilanden in dit gebied in handen zijn van projectontwikkelaars, is de kans aanwezig dat deze worden volgebouwd.

7 Kortenhoef

Rücksichtslos bouwen in een kwetsbaar landschap

De gemeente Wijdemeren ais al een aantal jaar van plan om woningen te bouwen in het open veengebied naast het dorp. Tot nu heeft de provincie dit weten te voorkomen. De vermeende bouwlocatie " Zuidsingel Fase 8" maakt deel uit van de 's Gravenlandse Buitenplaatsen met haar beschermde dorpsgezicht. De plannen zijn een aantasting van het UNESCO-werelderfgoed Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW), door de ligging in de inundatievelden van de linie. En ook de natuur komt onder druk te staan, gezien het naastgelegen kwetsbare Natura 2000 gebied.

Grafische Vormgeving: Opzet.nl - Santpoort-Zuid, Productie: Media Point - Heerhugowaard. Uitgave juni 2024.
Fotografen: Daniël Loos, Yorinde Diepstraten, Peter van Graafeiland, Ed Zijp, Kees Scharringa, Aerophoto-Schiphol, Hans van Weel, Cees de Jonge, Menno Schaefer.

Inspraak : Statencommissie Ruimte
Datum : 27 mei 2024
Onderwerp : wijziging provinciale Omgevingsverordening ‘Meer ruimte voor wonen’
Van : Stichting Behoud Waterland, Rineke Neppelenbroek, [redacted]

Vanavond gaat u van gedachten wisselen over verruiming van de woningbouw op basis van de provinciale Omgevingsverordening.

Niet ter discussie staat dat Bijzondere Provinciale Landschappen voor iedereen zeer waardevol zijn. Gelukkig hebben het Rijk en de provincie deze gebieden altijd beschermd. Daardoor zijn er nog organisch gegroeide dorpen in weidse velden en achter dijken. Het is cultuurhistorisch erfgoed.

Vanuit het landschappelijk-, cultuurhistorisch- en recreatief oogpunt wil je niet dat deze dorpen worden uitgebreid in de omliggende weilanden. De grond is óók nodig voor verduurzaming van de landbouw.

Verder is deze uitbreiding niet noodzakelijk voor oplossing van de wooncrisis want er zijn al voldoende bouwlocaties. Volgens het College van Rijksadviseurs zijn er niet meer eengezinswoningen nodig in Nederland[1]. Bouwen in weilanden gaat niet sneller en is in het algemeen duurder. Dit College pleit voor bouwen in bestaande buurten[2].

Het autonome dorp bestaat niet meer. Voorzieningen zijn afgenomen, zelfs in dorpen waarin het aantal inwoners is gegroeid. Onderzoek wijst uit dat nieuwbouw voor het behoud van voorzieningen irrelevant is voor de leefbaarheid. Leefbaarheid is namelijk een sociaal gebeuren. Het landschap is belangrijk voor bewoners. Dat is een belangrijke reden voor hun betrokkenheid en inzet voor hun dorp[3].

Overigens wordt ook nu in dorpen gebouwd. Indien nodig wordt de begrenzing van het BPL aangepast.

Kortom, wij zien geen enkele reden dit systeem van grensaanpassing los te laten. Integendeel. Met de nieuwe generieke uitbreidingsmogelijkheid wordt grondspeculatie in de hand gewerkt. Wijkjes met dure eengezinswoningen zullen aan dorpen worden geplakt. Betaalbare woningen komen (waarschijnlijk) elders, zoals uit de toelichting bij het voorliggende voorstel blijkt. Door deskundigen zal worden gemotiveerd dat de nieuwbouw zorgvuldig landschappelijk wordt ingepast, dat kernkwaliteiten niet worden aangetast en dat het project bijdraagt aan de leefbaarheid. Lokale bestuurders en ambtenaren zijn niet opgewassen tegen de druk van projectontwikkelaars en hebben niet altijd voldoende deskundigheid. Juridische procedures liggen op de loer, waarmee het ambtenarenapparaat nog meer wordt belast.

De waarde van het BPL overstijgt het gemeentelijk niveau. Wij roepen u daarom op het huidige systeem van aanpassing van de begrenzing van BPL te handhaven.

---

[1] https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2022/10/18/bouw-in-de-buurt, p. 11
[2] https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2022/10/18/bouw-in-de-buurt, p.
[3] https://edepot.wur.nl/3091
https://stichtingbehoudwaterland.nl/index.php?option=com_content&view=article&id=298:voorzieningen-niet-zaligmakend&catid=49&Itemid=146

Werkgroep Hou Marken Mooi
& Stichting Mooi Marken
secretariaat Kerkbuurt 175
1156 BS Marken
houmarkenmooi@gmail.com

Dames en heren, bestuurders en toehoorders,

Mijn naam is Ruud Hermus. Ik woon op Marken en spreek hier namens de werkgroep Hou Marken Mooi. Wij zijn tegen de wijziging in de omgevingsverordening “meer ruimte voor wonen”

Hou Marken Mooi houdt zich actief bezig met het vinden van de balans tussen het behoud van de cultuurhistorische waarden, het landschap en de natuur én de leefbaarheid op het voormalig eiland Marken. Met zijn open landschap waarin verspreid diverse terpen met houten huizen is Marken uniek in Nederland en ook ver daarbuiten

Hou Marken Mooi heeft een aantal jaar geleden succesvol actie gevoerd tegen de komst van 35 woningen op een nieuwe terp. Dit bouwproject, de Bennewerf, zou in het open landschap gerealiseerd moeten worden in het aanzicht van Marken. Het zou een enorme afbreuk doen aan de cultuurhistorische waarden en open karakter van het landschap en lag tevens in een belangrijk weidevogelgebied, dat nu onder de BPL valt. In 2015 viel het doek voor dit project.

HMM is daarnaast positief vóór andere projecten. Zoals een herbestemming van het oude gemeentehuis naar starters appartementen. En de nieuwbouw van appartementen voor 55-plussers op de locatie van een oude groentewinkel. Ik verwijs ook graag naar de Woonvisie van de Eilandraad van 2015 waarin haarfijn wordt uitgelegd hoe er gekeken wordt naar krimp, ontgroening, vergrijzing, voorzieningen en woningvoorraad.

Het landschap van Marken is uniek en dient behouden te blijven; geen wijziging in de omgevingsverordening.

Het landschap van Marken is uniek in de wereld. Het dient behouden te blijven. We zijn daarom tegen de wijziging in de omgevingsverordening “meer ruimte voor wonen” De voorwaarden in het nieuwe voorstel zijn boterzacht en moeilijk te meten.

Want :
- Wanneer wordt de leefbaarheid in een kern aangetast?
- Waardoor worden de leefbaarheid, vitaliteit en het voorzieningenniveau versterkt of behouden?
- Wat betekent het zoveel mogelijk beperken van de aantasting van de kernkwaliteiten? ‘

Het is gissen en voor allerlei interpretaties vatbaar.

Dit brengt veel risico’s met zich mee en kan leiden tot overhaaste besluitvorming met grote gevolgen voor de toekomst van het landschap. Eenmaal gebouwde woningen verdwijnen immers niet meer.

De huidige regelgeving biedt een sterk kader om het bijzondere landschap in de MRA te behouden en niet verder te laten verstenen en dit kader dient minimaal te blijven bestaan.

Laat het beheer van het landschap niet aan de gemeenten over

Er staat ook in het voorstel om het bijzonder provinciaal landschap te wijzigen in beschermd landschap. Is het landschap dan niet bijzonder meer? We denken dat het in deze tijd alleen maar in uniciteit toeneemt en dus bijzonder is én zeker bijzonder moet blijven. Het is de verantwoordelijkheid van de provincie om het landschap te beschermen en de integrale structuur te bewaken. Wanneer verruiming van de regels plaatsvindt zullen er door gemeenten suboptimale beslissingen genomen worden die de hoofdstructuur van landschap en natuur zullen aantasten. Dit mag u als provinciale staten niet toelaten.

Lokaal is er veel mogelijk. Marken laat het zien. Mét behoud van het landschap, natuur en cultuurhistorische waarden.

Is er dan niets mogelijk? Jawel hoor. Op Marken hebben we laten zien dat er veel mogelijk is. Ik noemde al de startersappartementen, de seniorenwoningen. Er staat nog een project op stapel voor nieuwbouw van een tiental woningen op de locatie van het voormalig dorpscafé. En last but not least; naast de voormalige voetbalvelden komen nog eens gefaseerd 100 woningen. Op een huidig woningbestand van ruim 800 woningen. Een flink aantal. Zonder verruiming van de regels, met behoud van de kernkwaliteiten van het dorp en het landschap. Zo kan het dus ook.

Het is dus zaak het kwetsbare, waardevolle landschap te behouden, voor nu en voor later. Want weg is weg en onherstelbaar. Ik vraag u dus niet in te stemmen met het wijzigen van de omgevingsverordering “meer ruimte voor wonen”

Beste statenleden en gedeputeerden,

Voor alle inwoners van onze drukbevolkte provincie is de bescherming van de Bijzonder Provinciale Landschappen (BPL) in Noord-Holland van groot belang. Het gaat om waardevolle landschappen zoals de binnenduinrand, het open landschap van de veenweiden en weidevogelleefgebieden. Deze gebieden zijn niet alleen belangrijk voor de natuur en ons erfgoed, maar ook als ontspanningsgebied rond de steden en als aantrekkelijke woonomgeving.

In deze brief zetten we uiteen waarom het in onze ogen niet nodig en wenselijk is de regels voor bouwen in deze Bijzonder Provinciale Landschappen te versoepelen. Er zijn voldoende bouwlocaties aanwezig, waardoor verstedelijking in waardevol landschap niet nodig is. Nu het voorstel van GS over deze significantie aantasting van de bescherming van deze gebieden is gepubliceerd brengen we onze belangrijkste aandachtspunten graag onder uw aandacht.

1) Nu al is woningbouw in BPL mogelijk op basis van een “groot openbaar belang”. Daarnaast kan de BPL-status van een gebied worden opgeheven Deze opties bieden in onze ogen voldoende ruimte om eventueel noodzakelijke woningbouw toe te staan. Maak hier – als dat nodig is - gebruik van en niet door de regels vrijwel geheel af te schaffen.
2) Temeer ook omdat er voldoende binnenstedelijke capaciteit beschikbaar is en het stagneren van de woningbouwopgaaf veroorzaakt wordt door een gebrek aan ambtelijke capaciteit en niet door een gebrek aan locaties.

Is het in uw ogen toch onontkoombaar om de regels aan te passen, repareer dan de onderstaande gaten in de aanpassingen die GS nu voorstelt:

1) **Neem in de Omgevingsverordening een artikel op dat ervoor zorgt dat gemeenten eerst aantoonbaar moeten maken waarom binnenstedelijk bouwen onvoldoende woningen oplevert.** De opgave blijft – op papier - om zoveel mogelijk binnenstedelijk te bouwen in lijn met de Ladder duurzame verstedelijking. We zien echter te vaak dat gemeente hier onvoldoende werk van maken. Zo zijn bijvoorbeeld in Volendam-Edam 950 woningen op binnenstedelijke locaties mogelijk zonder dat de gemeente die wil invullen.

2) **Pas de regels zo aan dat de toetsing van de plannen aan de kernkwaliteiten van gemeenten in eerste aanleg door GS wordt gedaan. Onder de huidige regels geldt een eenduidig bouwverbod. Bij de voorgestelde regels gaan de gemeentes in eerste aanleg toetsen aan de kernkwaliteiten met alleen controle achteraf door GS** [1]. Het is de vraag of gemeentes voor deze nieuwe taak de capaciteit en deskundigheid hebben, waarbij er ook nog eens een grote druk is om te bouwen. Maak de regels zodanig dat die toetsing in eerste aanleg bij GS blijft, door een stelsel van bindend advies door GS. Daardoor behoudt PS dan haar algemene politieke controlefunctie.

3) **Maak geen uitzondering op de bescherming van kernkwaliteiten voor plannen met minder dan 25 woningen.** GS stelt voor dat voor plannen tot 25 woningen de kernkwaliteiten ook nog kunnen worden aangetast onder een aantal voorwaarden (art. 6.59 lid 3 sub a). We roepen u op ook voor locaties onder de 25 woningen de kernkwaliteiten te laten gelden. In ieder geval moeten de voorwaarden die GS voorstelt in onze ogen aangescherpt worden.

[1] De provincie kan alleen achteraf die toetsing beoordelen.

Termen als ”zoveel mogelijk”, “redelijkerwijs”, “proportioneel” en “kwalitatief” bieden veel te veel ruimte. De bescherming van BPL dreigt daarmee de facto vrijwel helemaal te verdwijnen.

4) **Vraag duidelijkheid aan GS over de aanvullende maatwerk optie voor plannen met meer dan 25 woningen.** Bovenop het significant afzwakken van de regels voor bouwplannen tot 25 woningen is in het voorstel van GS ook nog “maatwerk” mogelijk “onder aanvullende voorwaarden” voor plannen van meer dan 25 woningen. Wat daarbij de voorwaarden zijn wordt echter niet nader aangeduid. De suggestie is dat dit boven op de reeds bestaande generieke mogelijkheid komt die GS nu als heeft om af te wijken van provinciale instructieregels (op grond van art. 2.32 Omgevingswet). Deze nu al bestaande mogelijkheid is bedoeld voor uitzonderlijke gevallen, bij wijze van hardheidsclausule. In onze ogen biedt deze uitzonderingsmogelijkheid voldoende ruimte. Vraag duidelijkheid van het College van GS waarom GS een extra uitzonderingsmogelijkheid in de vorm van maatwerk wil. Er is immers voor grotere plannen ook nog altijd de mogelijkheid van inroepen van een groot openbaar belang.

5) **Voorkom het stapelen van kleine plannen. Neem in ieder geval in de Omgevingsverordening op dat er maximaal 1 plan per stad of dorp gerealiseerd mag worden.** GS stelt in de nieuwe regels voor (art. 6.59a lid 3 sub 8) dat niet nog eens een plan kan worden toegevoegd aangrenzend aan een plan dat met die bepaling is gerealiseerd. Maar wat is aangrenzend? Kan er bijvoorbeeld wel een nieuw project gestart worden als er 1 of 2 weilanden tussen zitten of het aan de andere kant van een dorp wordt gepland? Onze oproep: 1 plan per agglomeratie.

6) **Handhaaf de bouwstop in het BPL van de MRA.** De groene ruimte in de MRS is te kostbaar voor de gezondheid van mensen om op te offeren aan nog meer woningbouw. Hier moet de opgaaf zeker binnenstedelijk gerealiseerd worden.

De bouw van 25 woningen is meer dan “een straatje erbij”. Per initiatief gaat het snel om een gebied dat wel meerdere voetbalvelden kan beslaan en voor Noord-Holland om extra bebouwing in Bijzonder Provinciaal Landschap ter grootte van een stad als Purmerend. Met de huidige voorstellen wordt de bescherming van Bijzondere Provinciale Landschappen (BPL)[2] op losse schroeven gezet.

Kortom: *Gooi decennia van zorgvuldig ruimtelijk beleid niet overboord, voorkom een wildgroei van nieuwbouwwijkjes aan de randen van steden en dorpen.*

Namens onze achterban van honderdduizenden inwoners van Noord-Holland, hopen wij dat u het voorstel van GS wilt aanpassen, zodat onze provincie leefbaar blijft voor de huidige en toekomstige bewoners.

Met vriendelijke groet,

[redacted] Landschap Noord-Holland

[redacted], Natuurmonumenten

[redacted], Natuur en Milieufederatie Noord-Holland

[2] Voortaan “Beschermd Landschap” genoemd, kennelijk zijn deze landschappen in de visie van het College niet zo bijzonder meer.

Beste Provinciale Statenleden,

Vorig jaar hadden jullie onze stemmen nodig!

Nu hebben wij jullie stem hard nodig om ervoor te zorgen dat Gedeputeerde Staten, door het gebruik van een verkeerde systematiek, een foutief besluit neemt.
Wij hopen dat jullie óók inzien dat er met heel veel maten gemeten wordt. De Zaanse Helden mocht gebouwd gaan worden van Gedeputeerde Staten omdat de busbrug open zou gaan. Nu zien we dat Zaanse Helden gebouwd wordt MAAR de busbrug de Binding moet dicht blijven voor 4 uur per werkdag i.v.m. stikstofdeposite. Beetje vreemd toch 

Wij horen graag hoe hierover gedacht wordt.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

Mede namens alle ondertekenaars van de petitie en het bezwaarschrift.

PS U kunt ons ook vinden op onze website:

Aan:

Alle leden van de Provinciale Staten Noord-Holland.

p/a Statengriffie Noord-Holland

Wij, een groep bewoners van de wijken Westerwatering, Westerkoog en Rooswijk, gelegen aan de westkant van Zaanstad én andere belanghebbenden hebben een Facebook groep opgericht, genaamd

Busbrug de Binding 24/7 open
(https://www.facebook.com/groups/busbrugdebinding247open/)

Dit om te ageren tegen 'de voortdurende beperkingen die worden opgelegd aan het gebruik van deze brug, die al sinds 1988/1989 in gebruik is'. Het is zeer teleurstellend dat, ondanks talloze procedures en rechtszaken al die jaren, de volledige openstelling van de busbrug nog steeds niet is gerealiseerd. Dit vooral omdat een betrekkelijk kleine groep in Westerkoog alles in de strijd gooit om totale opening tegen te gaan. De huidige sluitingstijden van 07:00 tot 09:00 uur en van 16:00 tot 18:00 uur, alleen op werkdagen, voor gemotoriseerd verkeer, leiden tot onnodige verkeersopstoppingen en kilometerslange omwegen voor bewoners van Westerkoog en Westerwatering en andere belanghebbenden.

Dit veroorzaakt niet alleen tijdverlies en ongemak, maar draagt ook bij aan een verhoogde uitstoot van stikstof, iets wat in deze tijd van milieubewustzijn onaanvaardbaar is.

Om ons doel te bereiken zijn wij naast ondertekende bezwaarschriften (zie bijlage)ook een petitie gestart. Deze petitie is inmiddels na ruim één week reeds ruim 1800 keer ondertekend.



Dan het bezwaarschrift, gemaakt om Gedeputeerde Staten van Noord Holland te overtuigen dat ze van plan zijn om de verkeerde beslissing te nemen, voorgesteld door de

Omgevingsdienst. Een dienst die Ofi rustig zijn gang laat gaan, met giga uitstoot van stikstof en ammoniak en hun biomassacentrale, naast de biomassacentrale in Zaandam die ook absoluut niet schoner zijn dan kolencentrales.



De huidige reden van de omgevingsdienst NHN is dat door de extra openstelling van 4 uur per werkdag de stikstofdepositie zou toenemen. In onze optiek zorgt echter al het omrijden juist voor veel meer stikstofdepositie. Maar hoe kan een gemeente maar blijven bouwen in deze wijken en een brug die voor alle bewoners minder rijden betekent niet totaal open laten gaan.

Onze vraag is of u, als Gedeputeerde van Provinciale Staten van Noord Holland, ons kunt helpen om aan deze soap een einde te maken door ervoor te zorgen dat de gemeente Zaanstad deze brug permanent kan openen. Wilt u ons meenemen in deze ontwikkelingen?

Met vriendelijke groet,
mede namens de ruim 1800 ondertekenaars van de petitie en de ca. 500 mensen die al een bezwaarschrift hebben ondertekend.

[redacted]

+[redacted]

[redacted]

Coördinator van de Facebook groep.

+[redacted]

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15048
Extern Zaak ID	2227090
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	10.b
Titel	Mobiliteit: Samenvoegen ov-concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

De provincie Noord-Holland voegt de OV-gebieden Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord in 2028 samen tot één gebied: Noord-West Noord-Holland. Dit doet de provincie om de kwaliteit van het openbaar vervoer in Noord-Holland in de toekomst verder te kunnen verbeteren. De verwachting is dat dit vervoerders zal uitnodigen tot goede inschrijvingen bij de aanbesteding van de ov-concessie Noord-West 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
R. Postma
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145684
ruurd.postma@noord-holland.nl

Verzenddatum
10 APR. 2024

Kenmerk
2227090/2227095

Uw kenmerk

Betreft: Samenvoegen ov-concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord

Geachte leden,

Hierbij informeren wij u over ons besluit om de concessies Haarlem-IJmond en Noord-Holland Noord per 16 juli 2028 definitief samen te voegen tot één concessie: Noord-West Noord-Holland. Hiervoor wordt de concessie Haarlem-IJmond verlengd met circa 11 maanden. Wij hebben u hierover eerder geïnformeerd op 14 februari 2024 (zie brief met kenmerk 2082631/2182582).

Doorlopen stappen
Sinds februari zijn een aantal stappen genomen. Hieronder geven wij u een overzicht:

- Het voorgenomen besluit is gepubliceerd op TenderNed zodat partijen (lees: andere vervoerders) bezwaar tegen dit voorgenomen besluit konden maken. Daar is geen gebruik van gemaakt.

- Reizigersadviesraad ROCOV is om een advies gevraagd. Zij hebben positief geadviseerd over de samenvoeging van de 2 concessies en de verlenging van de concessie Haarlem-IJmond.

- De gemeenten in deze 2 concessiegebieden zijn geïnformeerd door middel van een brief, een ambtelijke sessie en agendering in de Provinciaal Verkeer en Vervoerberaden (bestuurlijk). Zij zijn tevens gevraagd of zij bezwaren tegen dit voorgenomen besluit hadden. Er zijn geen bezwaren kenbaar gemaakt. Alleen vanuit Zuid-Kennemerland zijn een aantal aandachtspunten meegegeven voor de Nota van Uitgangspunten en Programma van Eisen.

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

- Connexxion is gevraagd of zij instemmen met het onderhandelingsresultaat voor verlenging. Connexxion heeft ingestemd en heeft dit met een brief bevestigd.
  Het onderhandelingsresultaat gaat o.a. over:
  - Voorzetting van de huidige concessievoorwaarden, gedurende de verlenging
  - Een beperkte winstmarge zolang het vervoeraanbod lager is dan 93% t.o.v. 2019
  - Stallen van bussen uit de concessie Amstelland Meerlanden op de stalling van Haarlem-IJmond
  - Derving a.g.v. wijzigingen van de inkomsten uit de Studenten OV-kaart, conform de concessieafspraken.

Noodzakelijke stap

Met het samenvoegen van de twee concessies is een noodzakelijke stap gezet om het openbaar vervoer in Noord-Holland voor iedereen goed en beschikbaar te houden. De verwachting is dat het nieuwe, grotere gebied aantrekkelijker is voor vervoerders waardoor zij met goede inschrijvingen komen bij de volgende aanbesteding van het openbaar vervoer in 2028.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15053
Extern Zaak ID	2224996
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	10.c
Titel	Mobiliteit: Verkenning Effecten Duurzame Energiedragers (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

Naast elektriciteit en warmte zijn duurzame brandstoffen als derde grote categorie energiedragers nodig voor een klimaatneutrale samenleving. Onderzoekers van Royal HaskoningDHV en Studio Gear-Up concluderen dat duurzame brandstoffen nodig zijn om de klimaat- en energiedoelen van 2030 en daarna te halen. Ze concluderen verder dat de opgave dusdanig groot is dat Noord-Holland niet de luxe heeft om specifieke brandstoffen bij voorbaat uit te sluiten. Het college stuurt het onderzoek, uitgevoerd in opdracht van de provincie, naar Provinciale Staten en verwerkt de inzichten in de aanpak voor de energietransitie.

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.L. den Uijl
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145757
uijlr@noord-holland.nl

Verzenddatum
10 APR. 2024

Kenmerk
2224996/2225005

Uw kenmerk

Betreft: Verkenning Effecten Duurzame Energiedragers

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Verkenning Effecten Duurzame Energiedragers

Inleiding

Als antwoord op de technische vragen uit de commissie Ruimte van 15 januari 2024 over het afdoen van motie *M43-2022 afstand doen van schadelijke biobrandstoffen* is aangegeven dat het rapport gemaakt door Royal HaskoningDHV en Studio Gear Up gedeeld kon worden nadat dit geschikt gemaakt is voor publicatie. Dat is nu gedaan.

Samenvatting
Naast elektriciteit en warmte zijn duurzame brandstoffen belangrijke energiedragers in de transitie naar een klimaatneutrale samenleving in Noord-Holland. Passend beleid is nodig voor deze brandstoffen. Daarvoor is inzicht in de consequenties van duurzame brandstoffen in Noord-Holland nodig. Een verkenning is uitgevoerd leidend tot een uitspraak onder welke voorwaarden duurzame brandstoffen wenselijk zijn binnen de Noord-Hollandse context.

Inhoud studie
In de studie is gekeken naar de rol van brandstoffen in de energiehuishouding van de provincie Noord-Holland. Naast elektriciteit en warmte zijn duurzame brandstoffen de derde grote categorie energiedragers benodigd voor een klimaatneutrale samenleving. Brandstoffen en koolstofverbindingen zijn onderdeel van de totale energiemix zoals voorzien door de Rijksoverheid in het Nationaal Plan Energiesysteem (NPE).

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

De onderzoekers van RHDHV en Studio Gear Up concluderen dat duurzame brandstoffen nodig zijn om de klimaat- en energiedoelen van 2030 en daarna te halen. Ze concluderen verder dat de opgave dusdanig groot is dat Noord-Holland niet de luxe heeft om specifieke brandstoffen bij voorbaat uit te sluiten. Wel kan er gestuurd worden op een zo hoogwaardig mogelijk gebruik van de verschillende brandstoffen om zo het maatschappelijk en economisch rendement te maximaliseren.

In de verkenning hebben de onderzoekers het belang van de fossiele en duurzame brandstoffen voor de verschillende economische sectoren in Noord-Holland in kaart gebracht. Ook is de verwachte energiehuishouding voor 2030 en 2050 in kaart gebracht voor deze sectoren en voor de provincie als geheel. Ten slotte zijn de productieketens van de duurzame brandstoffen toegelicht, inclusief de landelijke en Europese beleidscontext. In de studie is naar alle sectoren gekeken. Een extra focus is aangebracht voor mobiliteit, vanwege de van verschillende typen energiedragers die in mobiliteit toepasbaar zijn.

De onderzoekers concluderen dat, onder andere door alle brandstoffen die in de Haven van Amsterdam en op Schiphol gebunkerd en getankt worden, de totale energievraag hoger is dan in de gangbare rapportages naar voren komt. Dit komt omdat die rapportages vaak beperkt zijn tot wat aan de Nederland toegeschreven kan worden en dus internationale stromen achterwege laten. Voor de totale omvang van de benodigde energiedragers adviseren ze om die wel mee te nemen in de rapportages.

Ook komt naar voren dat in de toekomst duurzame brandstoffen noodzakelijk zijn voor de Noord-Hollandse samenleving. Daarbij gaat het over waterstof, maar ook over andere gasvormige, vloeibare en vaste brandstoffen van biogene of synthetische oorsprong (biobrandstoffen en e-fuels). Import van die brandstoffen is onontkoombaar door beperkte productiecapaciteit in Noord-Holland stellen de onderzoekers. De Europese en nationale regelgeving omtrent biobrandstoffen heeft extra aandacht gekregen in het onderzoek vanwege de genoemde motie.

Tot slot

De inzichten van dit onderzoek worden in beleid meegenomen. Zo wordt in de Energievisie 2.0 en het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) 2.0 (2025) rekening gehouden met duurzame brandstoffen. Ook wordt er een nieuw Actieprogramma Klimaat ontwikkeld waarin dit onderzoek voor verschillende transitiepaden wordt meegenomen. Specifiek voor mobiliteit wordt een

energietransitieaanpak opgesteld. Deze aanpak dient ervoor te zorgen dat naast de Regionale Agenda Laadinfrastructuur en de landelijke aanpak Clean Energy Hubs ook de benodigde duurzame brandstoffen een gestructureerde aanpak krijgen in de provincie Noord-Holland. We zullen u hier later dit jaar verder over informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Verkenning effecten duurzame energiedragers

Rapport | 5 april 2023

Verkenning effecten duurzame energiedragers



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX AMERSFOORT
Industry & Buildings
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00
info@rhdhv.com
royalhaskoningdhv.com

Titel document:	Verkenning effecten duurzame energiedragers
Referentie:	Energiedragers Provincie Noord-Holland

In samenwerking met:

Studio Gear Up

studio Gear Up B.V.
Cruquiusweg 111 A
1019 AG Amsterdam,
the Netherlands
+31 20 2117205
email: info@studiogearup.com

Status:	Draft
Datum:	5 april 2023
Projectnaam:	Energiedragers N-H
Projectnummer:	BI7995
Auteur(s):	

Opgesteld door:	
Gecontroleerd door:	
Datum:	5 april 2023
Goedgekeurd door:	
Datum/paraaf:	

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en studio Gear Up B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

Inhoud

1 Managementsamenvatting 1

2 Inleiding 4

3 De energiehuishouding in 2030 en 2050 6

3.1 Gapanalyse en belangrijkste sectoren 6

3.2 Mobiliteit 7

3.3 Industrie 14

3.4 Agrarische sector 15

3.5 Gebouwde omgeving 16

3.6 Totale energiemix Noord-Holland 16

3.7 Conclusies rol hernieuwbare brandstoffen 18

4 Beleidsraamwerk Nederland en EU 20

4.1 Beleidssturing in de EU 20

4.2 Beleidssturing in Nederland 25

4.3 Conclusies beleidsraamwerk 26

5 Analyse energiedragers en ketens 27

5.1 Toekomstige energiedragers Noord-Holland 27

5.2 Aandachtspunten per energiedrager 36

5.3 Conclusies energiedragers en ketens 41

6 Beleidsanalyse Noord-Holland 43

Afkortingen en begrippen 48

De verkenning gaat over **duurzame energiedragers**. De Nederlandse overheid spreekt van **hernieuwbare energiedragers** om zo te benadrukken dat energiebronnen worden gebruikt die, mits op een verantwoorde wijze ingezet, onuitputtelijk zijn.

In de verkenning wordt alleen aandacht besteed aan **hernieuwbare brandstoffen**. Het gaat daarbij om gasvormige-, vloeibare- en vaste brandstoffen. Deze brandstoffen vormen een deelverzameling van de hernieuwbare energiedragers.

Andere hernieuwbare energiedragers zijn hernieuwbare elektriciteit en vormen van hernieuwbare warmte, waaronder geothermie, zonthermie en aquathermie. Ook warmtepompen die de lucht en bodem als bron gebruiken vallen hieronder.

Het begrip duurzaam gaat verder dan het begrip hernieuwbaar. Bij duurzaam spelen, naast hernieuwbaar, ook aspecten zoals milieu, gezondheid, circulariteit, klimaat, maatschappelijk verantwoord, betaalbaar en natuur een rol.

De verkenning haakt in op het streven naar een klimaatneutrale samenleving waarbij de emissie van alle broeikasgassen per saldo nul is. **Klimaatneutraal** gaat verder dan energieneutraal. Bij **energieneutraal** worden geen fossiele energiedragers meer gebruikt, de hiermee samenhangende broeikasgasemissies zijn dan nul.

1 Managementsamenvatting

Naast elektriciteit en warmte zijn duurzame brandstoffen belangrijke energiedragers in de transitie naar een klimaatneutrale samenleving in Noord-Holland. Passend beleid is nodig voor deze brandstoffen. Daarvoor is inzicht in de consequenties van duurzame brandstoffen voor Noord-Holland nodig. Een verkenning is uitgevoerd leidend tot een uitspraak onder welke voorwaarden duurzame brandstoffen wel en niet wenselijk zijn binnen de Noord-Hollandse context.

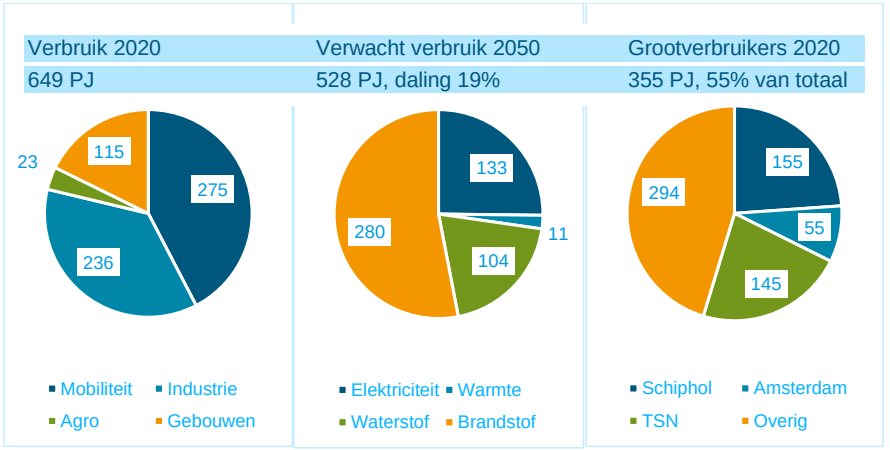
Noord-Holland wil bijdragen aan het behalen van het nationale klimaatdoel in 2030, dat is 55% CO_2 reductie ten opzichte van 1990, en heeft als ambitie in 2050 klimaatneutraal te zijn. Veel aandacht gaat tot nu toe uit naar elektriciteit, warmtetransitie en waterstof. Maar hoe zit het met de andere energiedragers? In welke mate hebben wij deze nodig en hoe kunnen wij ervoor zorgen dat inzet op een wenselijke en verantwoorde manier gebeurt? Onderstaande tabel geeft aan over welke energiedragers het gaat en wat naar verwachting hun relevantie is in 2030 en 2050.

Brandstofsoort	Tot 2030	Richting 2050
Waterstof	Demo	Grootschalig
Biobased gas: biogas, groen gas, bioLNG	Grootschalig	Grootschalig
Biobased vast: afval houtsnippers, pellets	Grootschalig	Grootschalig
Biobased vloeistof: biodiesel, bioethanol	Bijmenging	Grootschalig
Synthetische brandstoffen, E-fuel	Pilot	Grootschalig
Anorganische brandstoffen, ammoniak etc.	Verkennend	Onbekend

Waterstof is brandstof en grondstof tegelijk. Het aanbod van wind offshore elektriciteit en de grootschalige vraag naar waterstof van vooral Tata Steel Nederland maakt dat in Noord-Holland een **waterstofeconomie** tot ontwikkeling kan komen. Waterstof is samen met koolstof uit een duurzame kringloop de bouwsteen voor **synthetische brandstoffen**, ook wel E-fuel genoemd omdat voor de productie elektriciteit nodig is. Deze E-fuel gaat op termijn de rol van de **vloeibare biobrandstoffen** deels overnemen. De vloeibare biobrandstoffen zijn de 'drop in' brandstof voor de fossiele kerosine, diesel en benzine. Waar het kan wordt vervoer elektrisch, maar brandstoffen blijven nodig, zeker in de luchtvaart en zwaar transport over water en land. **Vaste biomassa** en **biogas**, met daarvan afgeleide energiedragers zoals groen gas en bioLNG, worden een onderdeel van de **biobased economie** waarbij de grondstof zich beperkt tot residuen die niet bruikbaar zijn in voedsel of productketen. Het zijn gangbare toepassingen die op termijn wellicht in omvang gaan afnemen omdat het aanbod van biomassa en biogas afneemt.

Energieverbruik Noord-Holland nu en in 2050

Noord-Holland is een energie intensieve provincie. Niet alleen in het directe verbruik van energie maar ook door de rol van de Amsterdamse haven op het gebied van bunkerbrandstof voor zee- en binnenvaart, diesel en benzine en door Schiphol. De diagrammen typeren de Noord-Hollandse energiehuishouding, nu en naar verwachting in 2050.



Energiehuishouding in Noord-Holland in drie taartdiagrammen (waarden in PJ):

- Mobiliteit en industrie zijn de grootste verbruikers in Noord-Holland, situatie 2020;
- In 2050 spelen brandstoffen en waterstof een grote rol in de energiehuishouding;
- Schiphol, Amsterdam bunkerhaven en Tata Steel zijn de grootverbruikers in 2020.

CO_2-reductie doelstellingen en de rol van duurzame brandstoffen

Duurzame brandstoffen zijn hard nodig om doelen op korte en lange termijn te halen, met alleen duurzame warmte en elektriciteit redden wij het niet. De CO_2-impact-analyse van Berenschot aangevuld door analyse van studio Gear Up maakt duidelijk dat de CO_2-reductie achterblijft in licht van het landelijke 55% doel. Een gat van 9 Mton in 2030 resteert als ook in Noord-Holland het nationale reductiedoel van 55% wordt gehanteerd.

Het vullen van dit gat is mogelijk, maar dit vereist wel meer aandacht voor energiebesparing, CO_2 verwijdering uit rookgassen gevolgd door opslag en/of nuttige toepassing (CCS, CCU) en de inzet van hernieuwbare brandstoffen in vooral de duurzame mobiliteit. De rol van de hernieuwbare brandstoffen laat zich samenvatten als omvangrijk in de mobiliteit en industrie en beperkt in de gebouwde omgeving en agrarische sector. Waar bij de industrie Tata Steel Nederland de drijvende kracht is voor de ontwikkeling van de waterstofeconomie, is de mobiliteit de drijvende kracht voor de ontwikkeling van brandstoffen die samenhangen met de ontwikkeling van de biobased economy. Daarbij gaat het vooral om Schiphol met bio-kerosine en de Amsterdamse haven met vrachtvervoer over water en weg met biodiesel, beide energiedragers worden op termijn aangevuld met synthetische brandstoffen.

Beleidskader voor duurzame brandstoffen in de EU en NL

Duurzame inzet van brandstoffen is verantwoord mogelijk via Europees en Nederlands beleidskader dat nog steeds volop in ontwikkeling is. Het provinciale beleidskader kan hierop aansluiten met voor Noord-Holland van belang zijnde beleidsaspecten. Door de EU met daarop aansluitend de nationale overheid is in de loop der jaren een beleidsraamwerk ontwikkeld dat duidelijk maakt wat de doelen richting 2030 en daarna zijn in de transitie van fossiele naar hernieuwbare energiedragers. Dit beleidsraamwerk is gevolgd door regelgeving om zo de mogelijk negatieve impact van energiedragers op de voedselketen, onze natuur en ons milieu te voorkomen. De verdere ontwikkeling van energiedragers in Noord-Holland, zowel de productie als het verbruik, zal plaatsvinden binnen deze kaders en heeft consequenties voor de energievoorziening in alle sectoren, waaronder sinds kort ook luchtvaart en zeevaart. Juist deze twee sectoren zijn vanuit maatschappelijk en economisch belang relevant voor de provincie Noord-Holland en rechtvaardigt specifieke beleidsaandacht.

Verantwoord gebruik van duurzame brandstoffen in Noord-Holland

Om de klimaat en energietransitie doelen richting 2030 en daarna te kunnen halen zijn alle beschouwde hernieuwbare brandstoffen nodig zijn. Dus niet alleen waterstof, maar ook synthetische brandstoffen zoals synthetische kerosine en biobased brandstoffen. De opgave is zo groot dat wij niet de luxe hebben om een bepaalde brandstof terzijde te leggen. Met het EU en het Nederlandse beleids- en wetgevend kader is het fundament aanwezig om dit op een duurzame wijze te doen met een minimale negatieve impact op milieu, mens, flora en fauna. Monitoring, handhaving en zo nodig bijstelling zijn daarbij onontbeerlijk om ervoor te zorgen dat de praktijk aansluit bij het beleid. De analyse van de energiedragerketens en hun impact maakt duidelijk, mits gestuurd wordt op voor de provincie relevante aandachtspunten en mits een zo hoogwaardig mogelijk gebruik van de hernieuwbare brandstoffen wordt nagestreefd, er voor iedere hernieuwbare brandstof een rol is weggelegd in de Noord-Hollandse energievoorziening. Ontmoedigen is dan niet nodig, wel kritisch volgen en sturen op minimale impact van initiatieven, inclusief de keten waar zij een onderdeel vanuit maken. Dus gericht stimuleren met een set van randvoorwaarden die maken dat ‘state of the art’ wordt toegepast in techniek en ketenbeheer.

Ruimte en duurzame energiedragers, de noodzaak van import

Ruimte is de sleutelfactor in de transitie naar duurzame energiedragers, en juist ruimte is een schaars goed. De transitie van fossiele naar hernieuwbare energiedragers gaat gepaard met een toenemend beroep op ruimte, vooral bovengronds, maar ook ondergronds. Er is ruimte nodig voor de productie van duurzame elektriciteit die op zijn beurt nodig is om de duurzame brandstoffen te produceren. Er is ruimte nodig voor de onttrekking van CO_2 uit de atmosfeer via biologische en technische routes om daarmee de duurzame koolstof (C) te verkrijgen die nodig is voor de ‘bouw’ van koolstofhoudende brandstoffen. Tot slot vraagt ook de biobased economy om ruimte voor productie, op- en overslag.

De beschikbaarheid van ruimte in Noord-Holland en in bredere zin in Nederland, inclusief de Noordzee, zal in belangrijke mate bepalen wat wij zelf kunnen produceren en wat geïmporteerd moet worden. De schaal waarop in Nederland energiedragers worden verbruikt, bewerkt en doorgevoerd maakt dat de import van energiedragers en de daarvoor benodigde grondstoffen vrijwel onontkoombaar is. Hierbij moet bedacht worden dat ook import ruimte vergt in de vorm van opslag, overslag, bewerking en doorvoer.

Impact van energiedragers in eindgebruik en in de keten

Gevraagd is om, gegeven criteria die voor de provincie Noord-Holland belangrijk zijn, vast te stellen welke energiedragers ontmoedigd moeten worden in het gebruik en welke juist gestimuleerd moeten worden in de komende jaren. De analyse van de impact van energiedragers op de zeven door de provincie aangedragen thema’s maakt duidelijk dat de impact niet alleen wordt bepaald door het gebruik van de energiedrager sec, maar juist ook door de keten die hieraan voorafgaat. Deze ketens kunnen om vele manieren zijn uitgevoerd. Zo kunnen er, voor eenzelfde energiedrager, ketens zijn met een hoge impact maar ook met een lage impact.

Sturen op aandachtspunten in de keten en eindverbruik

Uit de impact analyse van de waterstofketen, de keten van synthetische kerosine en de ketens van vaste, vloeibare en gasvormige biomassa, tezamen hernieuwbare brandstoffen genoemd, wordt duidelijk dat er in iedere keten aandachtpunten zijn die het verschil maken tussen lage of hoge impact, tussen gewenst of niet gewenst en dus tussen

stimuleren of ontmoedigen. Het zijn deze aandachtspunten waarop de provincie zal moeten anticiperen met passend beleid om de transitie naar hernieuwbare brandstoffen met succes te doorlopen. De provincie Noord-Holland kan hierin een voorloper zijn omdat juist in deze provincie het aandeel van brandstoffen in de totale energiemix het grootst is als gevolg van een omvangrijke mobiliteits- en industriesector.

Wenselijkheid van energiedragers

Hernieuwbare brandstoffen zijn hoogwaardige energiedragers. Toepassing is wenselijk in die situaties waarin er geen alternatief voorhanden zijn of mogelijk is in de vorm van een hernieuwbare warmtebron of hernieuwbare elektriciteit.

De wenselijkheid naar energiedrager vanuit het perspectief klimaat en energiedoelstellingen provincie Noord-Holland en de voortgang in het behalen doelen is in onderstaande tabel weergeven, daarbij is onderscheid gemaakt in wenselijk (Sti.: stimuleren), neutraal (Fac.: faciliteren) en niet wenselijk (Ont: ontmoedigen). In algemene zin geldt daarbij dat de energiedragers alleen ingezet worden als aantoonbaar duidelijk is dat dit niet zinvol met duurzame warmte of duurzame elektriciteit kan.

Energiedrager	Sti.	Fac.	Ont.	Opmerking
Waterstof				Alleen hoogwaardige toepassingen
H_2 Groen	X			Eindbeeld: H_2 uit duurzame E
H_2 Blauw (fossiel met CCS)		X		Overgangsfase naar groene H_2
H_2 Grijs (fossiel)			X	
Vloeibaar biobased				Toepassing in vervoer
Bio-diesel	X			Hoger bijmeng% 2030 gewenst
Bio-ethanol	X			Hoger bijmeng% 2030 gewenst
Bio-kerosine	X			Hoger bijmeng% 2030 gewenst
Gasvormig biobased				Alleen hoogwaardige toepassingen
Biogas		X		Toepassing op productielocatie
Groengas		X		Toepassing in industrie, vervoer
Vast biobased				Alleen toepassingen waar geen alternatief voorhanden
Houtachtige biomassa		X		
Synthetisch, e-fuel				Brandstof uit duurzame E, C, H_2
Synthetische kerosine	X			Aanvullend op bio-kerosine
Anorganische brandstof				
Ammoniak		X		Toepassing in zeevaart, op termijn
Overig		X		Toepassing nader te bepalen
E: elektriciteit C: koolstof	H_2: waterstof		CCS: Carbon Capture storage, opslag CO_2	

De kwalificatie van de wenselijkheid zoals vermeld in de tabel geldt onder de voorwaarden dat aan de vigerende duurzaamheidscriteria wordt voldaan en ‘state of the art’ technologie wordt toegepast zodat de impact op de omgeving minimaal is.

2 Inleiding

De energietransitie maakt dat wij overstappen op het gebruik van duurzame energiedragers. Verkend is welke energiedragers dit zijn en welke effecten ze hebben over de hele productieketen en op de leefomgeving in Noord-Holland. Om zo beleidsvorming rond de inzet energiedragers in Noord-Holland mogelijk te maken.

De EU heeft voor 2050 een klimaat neutrale én emissievrije economie als doelstelling. Nederland heeft deze doelstellingen overgenomen. Dit betekent dat de netto uitstoot van broeikasgassen tot nul moet worden gereduceerd en dat onze economie overgaat van lineair naar circulair om zo kringlopen te sluiten en emissies tot een minimum te beperken. Deze doelstellingen hebben een grote impact op onze energievoorziening en daarmee op het gebruik van energiedragers. Tot nu toe gaat de meeste aandacht uit naar elektriciteit en warmte. De Regionale Energie Strategieën en Transitievisies Warmte bij gemeenten zijn daar voorbeelden van.

De aandacht voor energiedragers die bekend zijn onder de naam brandstoffen is daarentegen beperkt. Een groot deel van het huidige energieverbruik, ongeveer 80%, bestaat uit brandstoffen. Deze brandstoffen zijn nu nog voor het overgrote deel van fossiele oorsprong en dus niet duurzaam. Denk hierbij aan het gebruik van aardgas in de gebouwde omgeving en industrie en aan het gebruik van vloeibare brandstoffen in verkeer en vervoer over weg, water en door de lucht. Ook vaste brandstoffen, zoals de inzet van kolen bij de productie van staal, vragen om een duurzaam alternatief.

De provincie Noord-Holland staat voor een integrale benadering van de klimaat- en energietransitie. Ze wil de overgang van fossiele brandstoffen naar duurzame energiedragers stimuleren, waarbij de mogelijke negatieve effecten met gericht beleid worden tegengaan.

De brandstoffentransitie is een actueel onderwerp voor de provincie Noord-Holland. Inwoners, bedrijven maar ook statenleden komen met vragen, analyses en argumenten over de mogelijke positieve of negatieve gevolgen van verschillende alternatieve brandstoffen naar de provincie toe. Provinciale Staten hebben daarom op 4 april 2022 een motie aangenomen waarin ze Gedeputeerde Staten oproepen de inzet van schadelijke (bio)brandstoffen tegen te gaan. Dit heeft mede geleid tot deze verkenning waarbij de effecten van verschillende brandstoffen die worden gezien als beoogde vervangers voor fossiele brandstoffen in kaart zijn gebracht. Dit op thema's die voor de provincie Noord-Holland belangrijk zijn. Zo wordt een inhoudelijke basis gelegd voor het sturen van de brandstoftransitie in de provincie Noord-Holland.

De relevantie van de verkenning naar duurzame brandstoffen is groot omdat het gebruik van fossiele brandstoffen in Noord-Holland omvangrijk en divers is. Zo herbergt Amsterdam momenteel de grootste benzine- en dieselhaven van de wereld en beschikt de haven over een grote capaciteit voor brandstofopslag. Schiphol is de grootste luchthaven van het land en daarmee bepalend voor het gebruik van kerosine. Tata Steel Nederland is een grootverbruiker van kolen, energiedrager en grondstof voor de productie van staal. De activiteiten van deze en andere actoren die in Noord-Holland actief zijn maken dat Noord-Holland beeldbepalend is voor de wijze waarop de brandstoffentransitie in Nederland ingevuld gaat worden. Ten opzichte van elektriciteit en warmte is voor deze brandstoffen een beleidsmatige inhaalslag gewenst.

De transitie biedt kansen. De haven speelt al een belangrijke rol in het vormgeven van het energiesysteem van de toekomst. Het energiesysteem voor Schiphol kan een aanjager zijn voor de transitie van fossiele naar hernieuwbare energiedragers. Tata Steel Nederland ontwikkeld plannen om versneld over te stappen op waterstof als de belangrijkste energiedrager. In de provincie Noord-Holland vinden belangrijke ontwikkelingen plaats, bijvoorbeeld in het innovatiecluster superkritische waterstofvergassing in Alkmaar en in het TNO-biomassalab in Petten, waar innovaties en kennis worden ontwikkeld voor partijen die wereldwijd actief zijn in de koolstoftransitie van fossiel naar inzet van hernieuwbare koolstof.

De onderzoeksvraag

De hoofdvraag die beantwoord wordt is:

Welke effecten hebben duurzame energiedragers over hun levenscyclus op de leefomgeving in Noord-Holland en daarbuiten op gezondheid, natuur, milieu?

Het uiteindelijke doel is om met de antwoorden basisinformatie aan te leveren die aangeeft waarom en hoe beleidsontwikkeling vanwege maatschappelijke opgaven nodig is om zo de transitie naar duurzame energiedragers in goede banen te leiden. Dit beleid kan bijvoorbeeld bestaan uit randvoorwaarden en/of stellingname over de wenselijkheid van bepaalde energiedragers in relatie tot productie en/of toepassing in de provincie Noord-Holland.

Om de hoofdvraag te beantwoorden worden achtereenvolgend de volgende deelvragen beantwoord:

1. Welke energiedragers zijn in de toekomst relevant voor de provincie Noord-Holland?

Dit op basis van een prognose van de energiehuishouding Noord-Holland 2030 en een indicatie voor 2050. Deze analyse maakt duidelijk wat de behoefte aan energiedragers is per sector naar omvang en aard. Zo wordt duidelijk wat met grote waarschijnlijkheid de relevante energiedragers voor de toekomst zijn in de Noord-Hollandse context.

2. Wat zijn de mogelijke en meest prominente productieketens van de toekomstige energiedragers?

Een energiedrager heeft vaak één of meerdere productieketens. Deze productieketens zijn in kaart gebracht met een indicatie van de meest waarschijnlijke ketens en welke sectoren ze bedienen. Ook is inzichtelijk gemaakt welke dwarsverbanden er tussen productieketens bestaan, welke ketenvarianten er zijn en wat naar verwachting dominante ketens richting 2050 worden.

3. Wat zijn de nationale en Europese doelstellingen en het beleidsraamwerk met betrekking tot duurzaamheid en circulariteit in relatie tot de energiedragers?

De provincie Noord-Holland opereert binnen een beleids- en wetcontext op Europees en daaraan gekoppeld nationaal niveau. Dit kader, inclusief de verwachte ontwikkelingen in de komende jaren, vormt de basis voor het ontwikkelen van eigen aanvullend beleid. Zo wordt nadere invulling van het gebruik van duurzame energiedragers en de daarmee samenhangende effecten mogelijk die aansluit bij thema's en gewenste ontwikkelingen die juist voor Noord-Holland relevant zijn.

4. Hoe scoren de energiedragers qua positieve en negatieve impact?

Wij presenteren een analyse van de producties ketens op basis van zeven voor de provincie Noord-Holland relevante thema's. Per relevante energiedrager wordt informatie gepresenteerd over deze thema's met aandachtspunten in relatie tot beleid. Voor zover kwantitatieve informatie per thema en per energiedrager is achterhaald is deze vastgelegd in een achtergronddocument. Op basis van de informatie wordt duidelijk welke energiedragers belangrijk zijn richting 2030 en daarna en wat aandachtspunten zijn bij de verdere ontwikkeling.

5. Welke energiedragers moet de provincie stimuleren of ontmoedigen?

We sluiten af met een beleidsadvisering met uitspraak over wenselijkheid per energiedrager (stimuleren, faciliteren of ontmoedigen), dit in relatie tot hun toepassing en hun keten. Op basis hiervan wordt gerichte beleidsontwikkeling door de provincie mogelijk..

3 De energiehuishouding in 2030 en 2050

Dit hoofdstuk beschrijft de energiehuishouding van de provincie Noord-Holland en maakt een raming van het energieverbruik per sector in 2030 en 2050. Zo wordt de behoefte aan energiedragers en daarmee de omvang van de transitie duidelijk. Om te beginnen is het gat tussen bestaande maatregelen en de doelstelling van 55% broeikasgasreductie in 2030 geanalyseerd. Vervolgens is voor de grootste sectoren de huidige energiehuishouding in Noord-Holland beschreven. De energiehuishouding voor deze sectoren wordt geëxtrapoleerd naar 2030, en er wordt ook een indicatie gegeven van de trends en ambities voor de eindsituatie rond 2050.

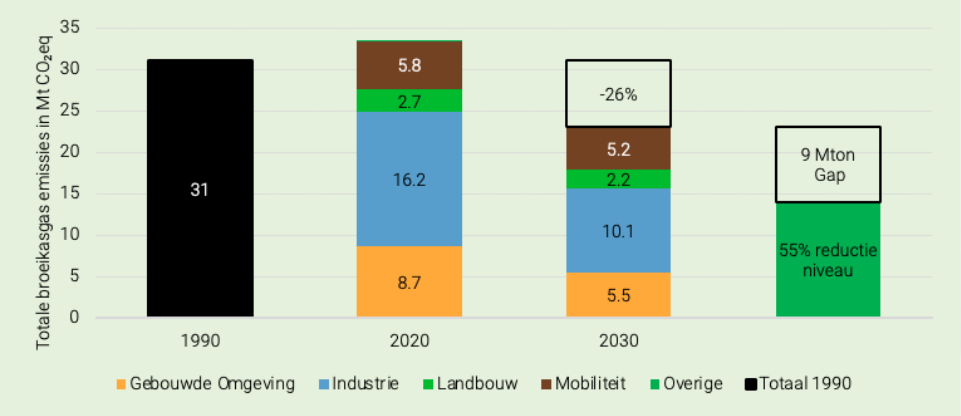
3.1 Gapanalyse en belangrijkste sectoren

In juli 2021 publiceerde de Europese Commissie een reeks wetgevingsvoorstellen voor "Delivering the European Green New Deal, ook bekend als 'Fit-for-55'. Het wetgevingspakket heeft tot doel om tegen 2030 in de hele EU 55% minder broeikasgassen[1] uit te stoten dan in 1990. Sinds de publicatie ervan vinden besprekingen plaats tussen het Europees Parlement, de Europese Raad en de Europese Commissie om deze voorstellen uit te voeren. De Nederlandse overheid heeft in juni 2022 deze ambitie vertaald naar het beleidsprogramma Klimaat[2] wat zich tot doel stelt om een 60% CO_2-reductie te bereiken in 2030 om zo zicht te bieden op klimaatneutraliteit in 2050.

Om het Europese doel te vertalen naar waar de Provincie Noord-Holland staat heeft Berenschot in 2022 een analyse uitgevoerd. Uit Berenschots rapport "CO_2-impactanalyse Noord-Holland" blijkt dat de huidige beleidsmaatregelen ontoereikend zijn om de reductiedoelstelling van 55% te halen in de Provincie Noord-Holland. In plaats daarvan wordt verwacht dat met het huidige beleid 8 Mton (26%) reductie wordt bereikt, zie figuur 1. Een gat van 9 Mton CO_2-equivalent in 2030 resteert. De emissiereductie-inspanning zou ruim verdubbeld moeten worden om de doelstelling van 55% broeikasgasreductie te halen en daarmee het gat tot nul te reduceren.

Berenschot onderzocht verder aanvullende maatregelen die de provincie Noord-Holland kan nemen om het gat van 9 Mton te dichten, dit op basis van de Cluster Energie Strategie (CES) van het Noordzeekanaalgebied (NZKG). De voorgestelde maatregelen samen zorgen voor een reductie van ongeveer 2 Mton CO_2 extra, dus 10 Mton (33%) reductie in totaal. Zelfs na toepassing van deze aanvullende maatregelen moet de provincie nog 7 Mton CO_2 reduceren om op 55% reductie uit te komen in 2030 ten opzichte van de CO_2 uitstoot in 1990.

Waar Berenschot zich richtte op maatregelen die binnen de verantwoordelijkheden van de provincie Noord-Holland liggen, hebben wij ervoor gekozen om de emissiebronnen breder te onderzoeken om het te analyseren. Deze aanpak maakt het mogelijk om maatregelen te vinden dit het gat kunnen dichten om zo in 2030 een reductie van 55% te behalen. Zelfs als deze maatregelen buiten de bevoegdheid van de provincie vallen, kunnen ze nog steeds nuttige inzicht opleveren voor gesprekken van de provincie met de nationale overheid. Het gaat daarbij vooral om de versnelling van de transitie naar duurzame brandstoffen en het perspectief die dit kan bieden op het halen van de 2030 doelstelling in lijn met EU-beleid.



Figuur 1. Resultaten van de CO_2-impactanalyse door Berenschot. Met het vastgestelde en het huidige beleid zal de provincie 26% minder CO_2 uitstoten in 2030 dan in 1990. Om de Fit-for-55 doelstellingen te kunnen halen blijft er een gat over van 9 miljoen ton CO_2 (Berenschot, 2022)

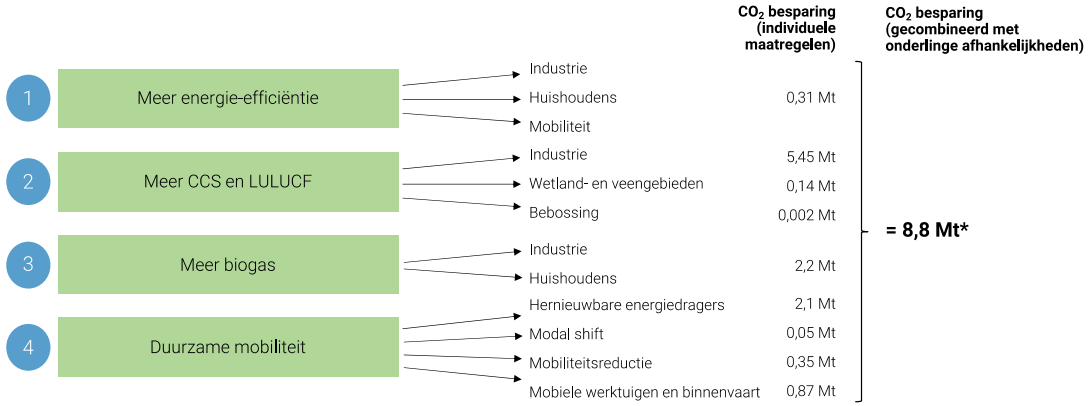
[1] *De belangrijkste broeikasgassen zijn CO_2, CH_4 (methaan) en N_2O (lachgas). De nadruk in deze verkenning ligt op de reductie van de CO_2-emissie door de transitie van fossiele energiedragers naar duurzame energiedragers. De emissie van lang cyclische CO_2-emissie wordt gereduceerd.*

[2] Kabinet presenteert beleidsprogramma Klimaat | Nieuwsbericht | Rijksoverheid.nl

Voortgaand op de resultaten van de Berenschot studie zijn vier belangrijke CO_2-besparingsroutes vastgesteld:

1. Meer energie-efficiëntie waardoor vraag naar energie afneemt
2. Meer koolstofafvang en -opslag[3] en verandering van landgebruik
3. Meer biogas als vervanger van aardgas
4. Versnelling overgang naar duurzame mobiliteit.

Al deze maatregelen kunnen verder worden onderverdeeld in subcategorieën (bijvoorbeeld energie-efficiëntie in industrie, huishoudens, mobiliteit, etc.), zoals blijkt uit figuur 2. Het CO_2-besparingspotentieel van elke maatregel is berekend. Daarbij is van het Energy Transition Model (ETM-model) van Quintel en KEV 2021 data gebruik gemaakt, net zoals in het Berenschot onderzoek. De vier maatregelen maken in potentie een additionele besparing mogelijk van netto 8,8 Mton CO_2. Dit is meer dan het gat dat door Berenschot uiteindelijk is vastgesteld om aan de Fit-for-55-ambities te voldoen.



** Sommige maatregelen zijn afhankelijk van elkaar en daardoor kan de CO_2 besparing niet altijd worden opgeteld*

Figuur 2. Verkenning van additionele CO_2-besparingsmaatregelen en de effecten daarvan op de CO_2-uitstoot van de provincie Noord-Holland. Bron: Analyse studio Gear Up op basis van het Energy Transition Model (ETM) van Quintel. CCS, biogas en duurzame mobiliteit bieden de grootste mogelijkheden

[3] *Koolstof afvang en opslag. Engels: Carbon Capture and Storage, CCS. Verandering van landgebruik. Engels: Land-use, land-use change and forestry, LULUCF. Beide leiden tot verlaging CO_2-emissie.*

Kanttekening is dat de totale CO_2-besparing niet gelijk is aan de som van alle individuele maatregelen. Dit komt doordat sommige maatregelen elkaar beïnvloeden. Zo zal het effect van de overschakeling van aardgas naar biogas in huishoudens kleiner zijn als de huishoudens ook tegelijkertijd veel energie-efficiënter worden. Dit effect is meegenomen in de resulterende 8,8 Mton CO_2 besparing.

Het additionele CO_2-besparingspotentieel in figuur 2 laat zien dat twee soorten maatregelen het grootste besparingspotentieel bieden: de afvang en opslag van CO_2 in de industrie en het versneld introduceren van hernieuwbare energiedragers in de industrie, huishoudens en mobiliteit.

De analyse is voortgezet door specifiek aandacht te besteden aan de belangrijke sectoren mobiliteit, industrie, agro en huishoudens. Welk mogelijkheden bieden de toekomstige energiedragers in deze sectoren om CO_2-doelen te halen?

3.2 Mobiliteit

Volgens de analyse van Berenschot stoot de mobiliteitssector op het grondgebied van de provincie Noord-Holland in 2020 ongeveer 5,8 Mton CO_2[4] uit. Onder het huidige en vastgestelde beleid vermindert deze uitstoot slechts tot 5,2 Mton CO_2 in 2030. Hogere ambities op het gebied van elektrificatie en duurzame energiedragers kunnen hogere CO_2-emissie reducties opleveren, ook in sectoren buiten het grondgebied van de provincie, zoals de zeevaart en de luchtvaart. Het effect van deze maatregelen op alle belangrijke subsectoren van de mobiliteit is onderzocht. Ook het terugdringen van de omvang van mobiliteit is nodig om zo de energievraag in mobiliteit te laten dalen.

Wegverkeer

De huidige energiehuishouding van het wegverkeer in Noord-Holland is afgeleid vanuit de nationale cijfers van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa). Hiervoor is aangenomen dat het aantal voertuigen recht evenredig is met het brandstofverbruik. In 2019 is 69 PJ aan energie verbruikt in het wagenpark van Noord-Holland. Hiervan is 53% fossiele diesel, 38% benzine en 1,5% gas (Regionale Klimaatmonitor, 2020).

[4] *Zonder rekening te houden met de effecten van COVID, omdat deze niet zijn meegenomen in het ETM-model.*

Het resterende energieverbruik van het Noord-Hollandse wegverkeer is afkomstig van de volgende hernieuwbare bronnen:

- 4,4% is biogene dieselvervangers, waarvan 3,4% FAME en 1,1% HVO[5]
- 2,4% is biobenzine, waarvan 2,2% ethanol en 0,2% bionafta
- 0,4% is groengas
- 0,3% is batterij-elektrisch.

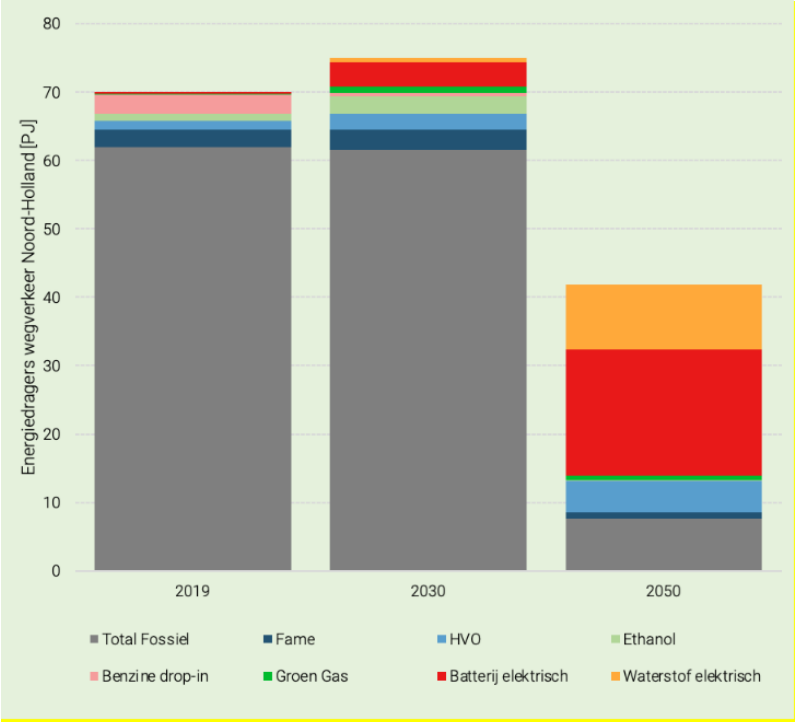
Voor een projectie van de energiehuishouding van het wegverkeer in Noord-Holland is gebruik gemaakt van het energie- en vervoersmodel (studio Gear Up, 2021). Dit model houdt rekening met beleidsmaatregelen op zowel Europees als landelijk niveau. Figuur 3 presenteert de resultaten van deze projectie.

Wegverkeer Noord-Holland 2030

In 2030 verwachten we dat het energieverbruik stijgt vanwege een groeiend wagenpark. In totaal zal ongeveer 75 PJ verbruikt worden in Noord-Holland. Hiervan is 32% diesel, 41% benzine en 6% gas. Daarnaast zijn 7% biogene dieselvervangers, waarvan 4% FAME en 3% HVO. 7% is hernieuwbare benzine, waarvan 3,3% ethanol en 6,6% bionafta. Groengas heeft in 2030 een aandeel van 1% en batterij- en waterstof-elektrisch hebben respectievelijk een aandeel van 4,8% en 0,7%. In vergelijking met de Klimaat en Energie Verkenning 2022 van PBL is de energiebehoefte van het studio Gear Up model hoger, met een ongeveer 12% hoger diesel- en 47% hoger benzineverbruik. Aangezien het onderliggende model van de KEV niet openbaar is, kon de oorzaak van deze verschillen niet verder worden onderzocht.

Wegverkeer Noord-Holland 2050

In 2050 daalt naar verwachting het verbruik aan energie vanwege een stagnerend wagenpark[6] en efficiëntere motoren.. In totaal zal in Noord-Holland naar verwachting 42 PJ energie worden verbruikt in het wagenpark. Hiervan is 22% biodiesel, waarvan 4% FAME en 18% HVO. 2,7% is biobenzine, waarvan 0,4% ethanol en 2,3% bionafta. Groengas heeft een aandeel van 9,4% en batterij- en waterstof elektrisch heeft een aandeel van respectievelijk 44% en 22%. Deze cijfers laten zien dat wagenpark voor het grootste gedeelte elektrisch zal zijn. Ook zullen biobrandstoffen naar verwachting een rol spelen als energiedrager.



Figuur 3. Projectie energiedragers in het wegvervoer in de provincie Noord-Holland. Bron: studio Gear Up analyse op basis van EU Reference Scenario 2020, CBS en Fit-for-55 beleidspakket

Uit deze cijfers blijkt dat tot 2030 de volumes hernieuwbare energiedragers alleen de groei van de wegsector compenseren. Zij verdringen de volumes fossiele brandstoffen in 2030 nog niet. Naar verwachting zullen elektrificatie, brandstofcellen met waterstof als brandstof en hernieuwbare energiedragers de hoeveelheid fossiele brandstoffen in de periode tussen 2030 en 2050 echter drastisch verminderen.

Luchtvaart

In 2019 bedroeg de energievraag van de luchtvaart in Nederland ongeveer 168 PJ, waarvan zo goed als 100% fossiele kerosine was. Het gaat om een volume van 3,82

[5] FAME: Fatty Acid Methyl Ester. In het Nederlands betekent dit vetzuur methyl ester. HVO: Hydrotreated Vegetable Oil.

[6] Het wagenpark zal naar verwachting stagneren omdat de bevolking niet meer groeit en de automarkt steeds meer verzadigd raakt.

Mton kerosine. Het aandeel van het in Noord-Hollande gelegen Schiphol in het totale kerosineverbruik is bij gebrek aan nadere gegevens niet bekend. De verwachting is dat dit ruim boven de 90% ligt, indicatie 155 PJ. Daarom richten wij ons op het totale nationale kerosineverbruik.

De projectie van de energiehuishouding van de luchtvaart is op basis van de ReFuelEU luchtvaartmandaten, Luchtvaartnota 2022, en op mogelijke technologische ontwikkelingen in alternatieve aandrijvingen berekend. De resultaten van de projecten zijn gepresenteerd in figuur 4. In hoofdstuk 4 is het beleid rondom ReFuelEU Luchtvaart en de nationale Luchtvaartnota verder uitgewerkt.

Luchtvaart Nederland 2030

Tot 2030 verwachten wij nog geen veranderingen in alternatieve aandrijving zoals waterstof- en batterij elektrische vliegtuigmotoren. Wel zal de totale energievraag stijgen naar ongeveer 178 PJ. Ervan uitgaande dat de ambities van de luchtvaartnota behaald worden is 86% hiervan fossiele kerosine en 14% duurzame luchtvaartbrandstof (in het Engels: Sustainable Aviation Fuel, kortweg SAF). Daarnaast verplicht ReFuelEU luchtvaart dat 0,7% van de totale energievraag een hernieuwbare synthetische luchtvaartbrandstof is (Engels: e-fuel).

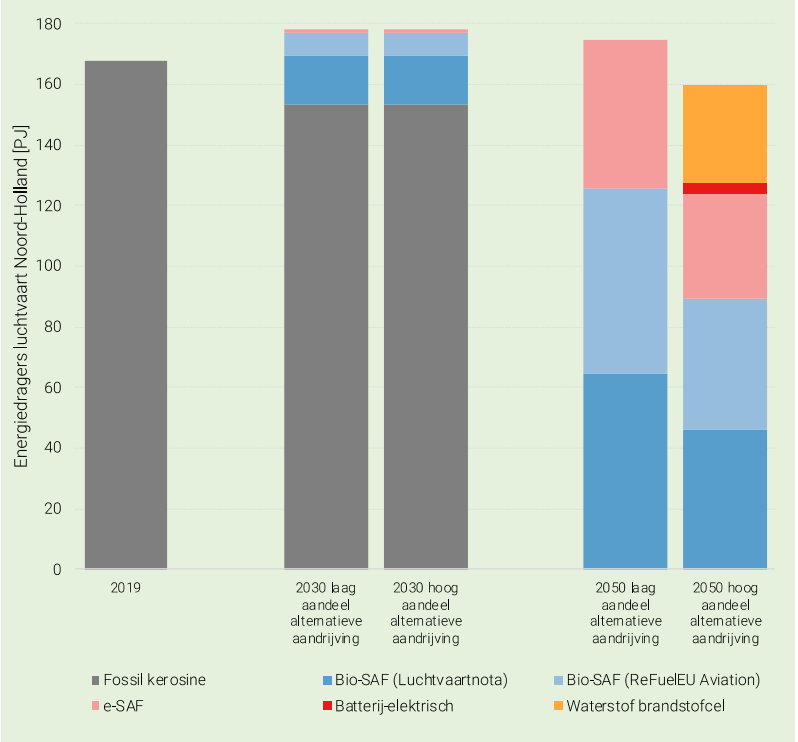
Belangrijkste ontwikkelingen binnen de luchtvaartsector:

- Nederlandse ambities en EU-mandaten rondom SAF-brandstoffen
- Elektrisch taxiën
- Inzet van elektriciteit en waterstof voor kort afstandsvluchten.

Luchtvaart Nederland 2050

Vanwege onzekerheid in de technologische ontwikkelingen van alternatieve aandrijfsystemen gaan wij in 2050 uit van twee scenario's. Het eerste is een scenario met een laag aandeel alternatieve aandrijfsystemen. In dit scenario vliegen er alleen vliegtuigen met conventionele verbrandingsmotoren. Het tweede scenario betreft het scenario met een hoog aandeel alternatieve aandrijfsystemen. In dit scenario gaan wij uit van een hoge ingroei van batterij- en waterstof elektrische vliegtuigen op basis van de projecties van het ATAG (2021) - Waypoint 2050 rapport.

Bij het scenario met een laag aandeel alternatieve aandrijfsystemen is in 2050 de totale energievraag ongeveer 174 PJ. Op basis van de ambitie van de Luchtvaartnota is 100% hiervan SAF, waarvan 28% een e-fuel moet zijn volgens de mandaten van ReFuelEU luchtvaart. In het scenario met een hoog aandeel alternatieve aandrijfsystemen ligt de totale energievraag in 2050 met ongeveer 159 PJ lager vanwege een efficiëntere vloot. Hiervan is 56% een bio-SAF, 22% e-fuel, 2% batterij elektrisch aangedreven, en 20% waterstof elektrisch aangedreven.

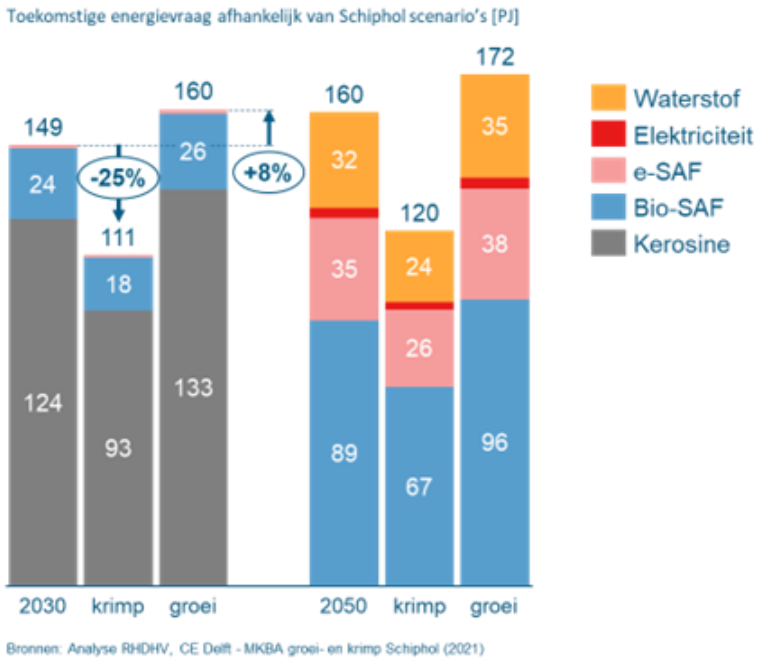


Figuur 4. Projectie energiedragers in de luchtvaart in Nederland. Bron: studio Gear Up (2022) – Hernieuwbare waterstof voor luchtvaartbrandstoffen in Nederland

Uit deze cijfers blijkt dat tot 2030 de volumes hernieuwbare energiedragers het aandeel fossiele brandstoffen verlaagt, ondanks een stijging in de totale energievraag. Voor 2050 is er nog veel onzekerheid over de technologische ontwikkeling, maar naar verwachting zal de werkelijkheid ergens tussen beide scenario's in liggen. Wel is duidelijk dat de luchtvaartsector een grote vraagsector naar volumes hernieuwbare brandstoffen in de Provincie Noord-Holland zal zijn, groter dan de andere vormen van mobiliteit.

Schiphol scenario's: groei of krimp

Schiphol heeft ook te maken met mogelijke alternatieve scenario's, namelijk groeien of krimpen, zie figuur 5. In het groeiscenario zal Schiphol uitbreiden tot 540.000 vluchten per jaar in 2050 volgens de Luchtvaartnota. In het krimpscenario zal het beperkt blijven tot 375.000 vluchten per jaar in 2050. Het referentiescenario is 500.000 vluchten per jaar. Krimp kan leiden tot een daling van de energievraag Schiphol met 38 PJ in 2030 of 40 PJ in 2050 (-25%). Groei kan leiden tot een toename van de energievraag met 11 PJ in 2030 en 12 PJ in 2050 (+8%). De onderverdeling naar energiedragers gebruikt is gebaseerd op de analyse van studio Gear Up voor 2030 en 2050 zoals weergegeven in figuur 4.



Figuur 5. Invloed van krimp en groei op de ontwikkeling van de energievraag Schiphol richting 2050. Bron: RHDHV en CE Delft – MKBA groei- en krimp Schiphol (2021)

Zeevaart

Met ongeveer 74,8 Mton goederen per jaar is de Amsterdamse haven de op één na grootste haven van Nederland en verreweg de grootste haven van de provincie Noord-Holland. Aangezien het Havenbedrijf Amsterdam de verkoop van bunkervolumes niet bijhoudt, leiden we de cijfers af van andere publiekelijke beschikbare gegevens. Op basis van de 'bunkering sales' in de haven van Rotterdam werd vastgesteld dat Rotterdam in 2021 ongeveer 407 PJ van het totaal van ongeveer 478 PJ verkocht (Eurostat energy balances). Aangenomen wordt dat de resterende 71 PJ worden gebunkerd volgens de vrachtaandelen per jaar van alle andere grote Nederlandse havens. Volgens deze benadering bunkerde de Amsterdamse haven, met een vrachtaandeel van ongeveer 70% van alle Nederlandse havens naast Rotterdam, ongeveer 49 PJ aan brandstoffen voor de zeevaart in 2021. Deze waarde is aanzienlijk groter dat de waarde van 5,6 PJ die de Regionale Klimaatmonitor aangeeft voor Noord-Holland. Waar wij het totale bunkervolume beschouwen beperkt de Regionale Klimaatmonitor zich tot het volume dat te relateren is aan het verbruik in Noord-Holland.

Voor de prognoses en de aandelen van de brandstoftypes is de 'Sustainable and Smart Mobility Strategy' (2020) van de Europese Commissie geraadpleegd, die de resultaten van de onderliggende modellering van de Fit-for-55-beleidsscenario's laat zien. Deze informatie over aandelen is gecombineerd met de energieprognoses van de Nederlandse maritieme sector uit het EU Reference scenario 2020. Hiermee zijn de totale energiehoeveelheden per energiedrager berekend. Deze berekeningen gaan ervan uit dat de gemiddelde ontwikkeling van de Europese zeevloot en de gemiddelde groei van de Nederlandse maritieme sector, zoals aangenomen in de Europese beleidsscenario's, ook in de haven van Amsterdam zal plaatsvinden.

Zeevaart Noord-Holland 2030

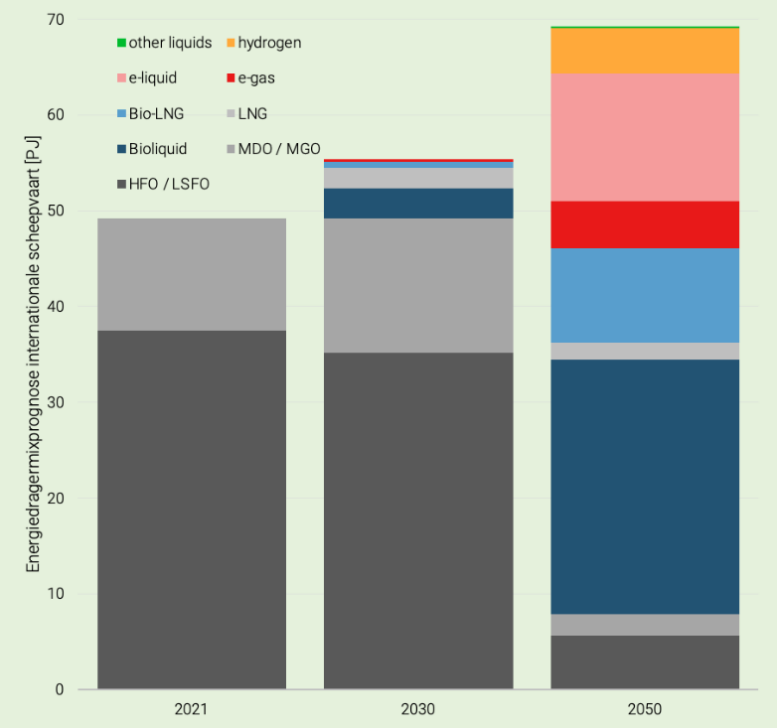
Zoals uit figuur 6 blijkt, zal de maritieme sector in de provincie Noord-Holland naar verwachting groeien van ongeveer 49 PJ in 2021 tot ongeveer 55 PJ in 2030.

Het wordt duidelijk dat de sector naar verwachting zijn verbruik van fossiele brandstoffen pas vanaf 2030 daadwerkelijk zal kunnen verminderen. De groei van de vraag tussen 2021 en 2030 wordt echter vooral ingevuld door alternatieve energiedragers, zoals vloeibare biobrandstoffen, LNG en bioLNG.

Zeevaart Noord-Holland 2050

Tegen 2050 zal het energieverbruik naar verwachting verder toenemen tot 69 PJ. Het aandeel fossiele brandstoffen is dan aanzienlijk afgenomen. Daarvoor in de plaats komt een brede mix van hernieuwbare brandstofopties. Deze opties zijn vooral vloeibare

biobrandstoffen, gevolgd door vloeibare e-brandstoffen (zoals bijvoorbeeld ammoniak), maar ook bioLNG, e-gas en waterstof. In tegenstelling tot onze voorspellingen verwacht het IEA in zijn ‘World Energy Outlook 2022’ een grotere rol van ammoniak tot 45% in de scheepvaart tegen 2050, waarbij bio-energie en waterstof elk nog eens 20% bijdragen. De verschillen zijn het gevolg van de grote onzekerheid over de transformatie van de scheepvaartsector van fossiele naar hernieuwbare brandstoffen.



Figuur 6. Projectie energiedragers in de maritieme sector in de provincie Noord-Holland. Bron: studio Gear Up analyse op basis van EU Reference scenario 2020, Europese Commissie (2020) – Sustainable and Smart Mobility Strategy en Havenbedrijf Rotterdam Bunker Sales

Uit de door de Europese Commissie verwachte ontwikkelingen in de maritieme sector blijkt dat de mix van energiedragers tussen nu en 2050 drastisch zal diversifiëren. Net als bij de ontwikkelingen in het wegvervoer zijn de extra volumes hernieuwbare brandstoffen in 2030 echter niet voldoende om de verwachte stijging van verbruik in fossiele brandstoffen te doen verminderen.

Binnenvaart

De huidige cijfers van de energiedragers van de binnenvaart in Noord-Holland zijn berekend op basis van cijfers van het energie transitie model (ETM) en het CBS.

In 2021 is naar schatting 5,9 PJ aan energie gebunkerd in Provincie Noord-Holland, dit betreft fossiele diesel. De Regionale Klimaatmonitor geeft aan dat het Noord-Hollands verbruik 1,1 PJ bedraagt.

Voor een projectie van de energiedragers is gebruik gemaakt van het ‘Assessment of technologies in view of zero-emission IWT edition 2’ (2021) rapport van DST-EICB. In dit rapport is onderscheid gemaakt tussen het scenario met een laag en een hoog aandeel alternatieve aandrijving. Zie voor de resultaten figuur 7.

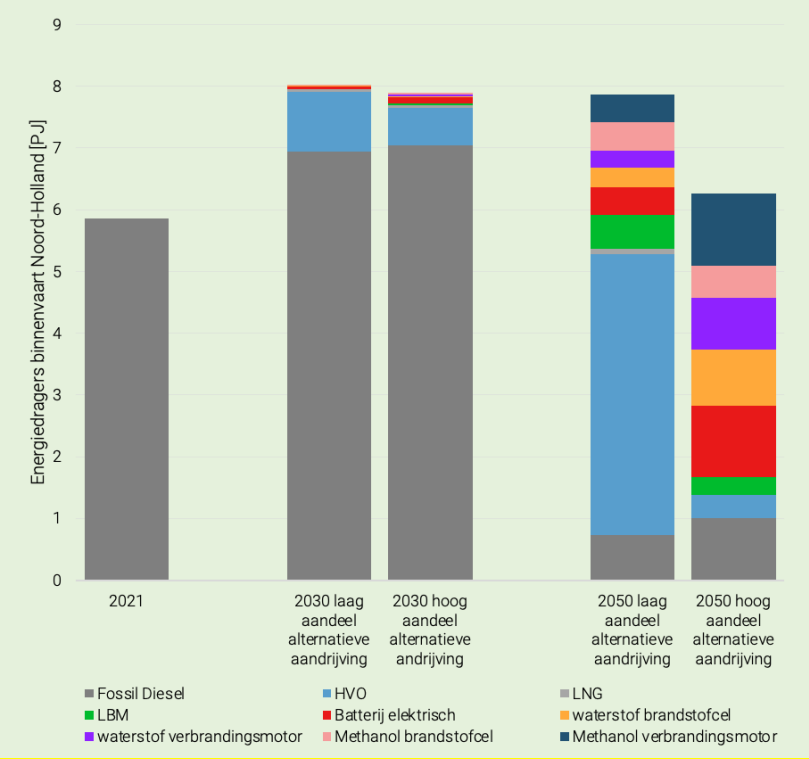
Binnenvaart Noord-Holland 2030

In 2030 groeit het totale bunkervolume voor binnenvaart in Noord-Holland naar ongeveer 8 PJ. Hiervan is in het scenario met een laag aandeel van alternatieve aandrijving 87% fossiele diesel en 12% biogene dieselvervangers, bijvoorbeeld in de vorm van de synthetische hernieuwbare diesel HVO. De overige energiedragers hebben gezamenlijk een aandeel van 1%. Vanwege het korte tijdsbestek tussen nu en 2030 is het scenario met een hoog aandeel alternatieve aandrijving voor 2030 niet veel anders.

Binnenvaart Noord-Holland 2050

In het scenario met een laag aandeel alternatieve aandrijving is in 2050 het energieverbruik in de binnenvaart naar schatting 7,9 PJ. Hiervan is 9% fossiele diesel, 58% synthetische hernieuwbare diesel zoals HVO, 1% LNG en 7% Liquified Biomethane (LBM). Ook zullen naar verwachting elektrisch aangedreven vaartuigen in de vloot komen. Het aandeel van batterij-, waterstof en methanol elektrisch vaartuigen is respectievelijk 6%, 4% en 6%. In het scenario met een hoog aandeel alternatieve aandrijving ligt in 2050 de totale verbruikte energie vanwege een efficiëntere vloot lager met 6,3 PJ. Hiervan is 16% fossiele diesel, 6% HVO en 5% LBM. Batterij-, waterstof en methanol elektrische vaartuigen hebben in dit scenario een aandeel van respectievelijk 19%, 15% en 8%.

Hoewel voor de prognoses van de binnenvaart en de maritieme sector twee verschillende bronnen worden gebruikt, kunnen vergelijkbare conclusies worden getrokken: Verwacht wordt dat de vraag naar fossiele brandstoffen tussen nu en 2030 met meer dan 1 PJ zal toenemen. Voor de binnenvaart wordt een drastische diversificatie verwacht van de mix van energiedragers die een rol spelen in de energietransitie van de sector. Waterstof en elektriciteit spelen, zelfs in het scenario met een groot aandeel alternatieve aandrijving, in de binnenvaart slechts beperkte een rol van ongeveer 33% tegen het jaar 2050.



Figuur 7. Projectie energiedragers in de binnenvaart in de provincie Noord-Holland. Bron: studio Gear Up analyse op basis van EU Reference Scenario 2020, CBS en DST-EICB (2021) 'Assessment of technologies in view of zero-emission IWT'

Mobiele werktuigen

In 2021 publiceerde TNO een rapport over de effecten op de lokale emissies van mobiele machines 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NOx en NH_3 uitstoot van mobiele werktuigen'. Op basis van dit rapport hebben wij voor Nederland de energievraag van mobiele werktuigen voor 2020 vastgesteld. Het aandeel van de landbouw in Noord-Holland ten opzichte van de totale landbouw in Nederland is ongeveer 18%. Voor de bouw heeft Noord-Holland een aandeel van 14%. Op basis van deze percentages hebben wij de energievraag van mobiele werktuigen in de provincie Noord-Holland bepaald.

In 2020 verbruikten mobiele werktuigen in Noord-Holland ongeveer 6 PJ. Hiervan was ongeveer 5,6 PJ diesel, 0,2 PJ benzine en 0,2 PJ LPG. De hoeveelheid hernieuwbare brandstoffen achten wij verwaarloosbaar. Gegevens over de vooruitzichten van de sector mobiele werktuigen zijn schaars. Bij gebrek aan gegevens zijn de ontwikkelingen geschat door studio Gear Up.

De volgende aannames zijn gebruikt om de ontwikkelingen te schatten:

- Aangezien benzine- en LPG-motoren worden gebruikt voor toepassingen met een laag vermogen, is aangenomen dat deze typen motoren in 2030 als eerste zullen zijn geëlektrificeerd
- Voorts zal klein materieel zoals bladblazers en grasmaaiers sneller worden geëlektrificeerd dan landbouwtrekkers en grote bouwmachines. Hieronder vallen ook kleine generatoren die door accu's zullen worden vervangen
- Een klein deel van de toepassingen met hoog vermogen en generatoren zal in 2030 overschakelen op brandstofcellen
- Het aandeel van hernieuwbare brandstof in 2030 komt overeen met de ontwikkelingen in de vervoerssector
- Aangenomen wordt dat in 2050 een groot deel van de apparatuur (ongeveer 40%) geëlektrificeerd zal zijn
- Een groot deel van de toepassingen met hoog vermogen wordt verondersteld te worden aangedreven door brandstofcellen (16% van het totaal)
- Deze aandrijflijnen leiden tot een vermindering van de energievraag in 2050
- De resterende energievraag wordt ingevuld met 100% hernieuwbare brandstof
- Aangenomen is dat de vraag in de bouw en de landbouw door intensificatie van 2020 tot 2030 met 5% en van 2020 tot 2050 met 10% zal toenemen.

Hoewel deze veronderstellingen tot een plausibel scenario leiden, zie voor resultaten figuur 8, moet worden opgemerkt dat wij ons niet uitspreken over de vraag of dit scenario het meest waarschijnlijke is. Het geeft een indicatie. Verder onderzoek is nodig om een grondiger aanpak te ontwikkelen om de ontwikkelingen in de sector mobiele werktuigen in te schatten. Voor het doel van deze studie en gezien het feit dat deze sector een kleine bijdrage levert aan de totale energiehuishouding van de Provincie Noord-Holland, worden deze veronderstellingen echter voldoende geacht om de toekomstige ontwikkelingen te ramen.

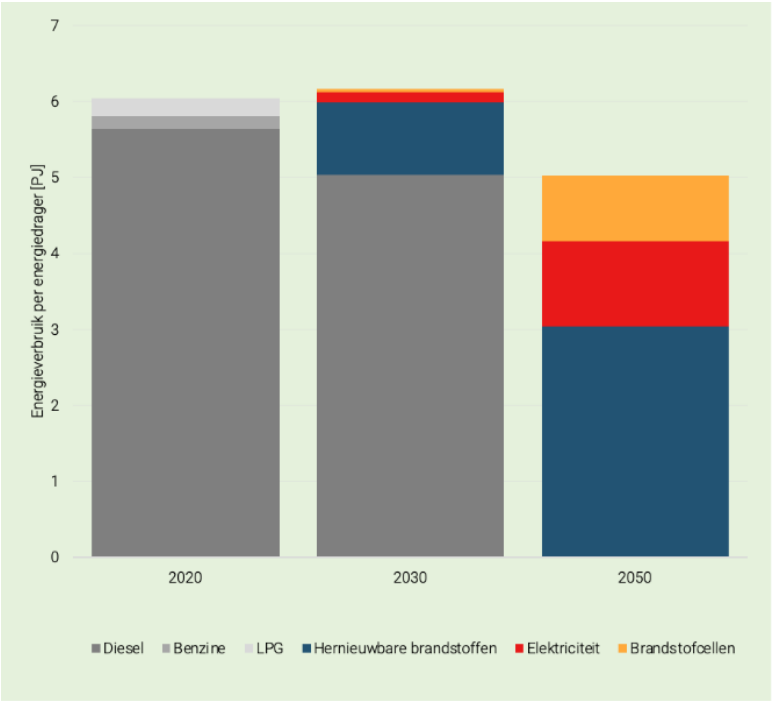
Mobiele werktuigen Noord-Holland 2030

Op basis van bovenstaande aannames verwachten we dat het energieverbruik van de sector van 2020 tot 2030 licht zal groeien (met ongeveer 0,1 PJ). Ongeveer 2% van de energievraag in 2030 bestaat uit elektriciteit, terwijl 1% uit brandstofcellen die waterstof of methanol als brandstof gebruiken bestaat. Hernieuwbare brandstoffen hebben een aandeel van ongeveer 16% in de totale energievraag in 2030.

Mobiele werktuigen Noord-Holland 2050

Zodra richting 2050 een groter aandeel elektrificatie en brandstofcellen wordt bereikt, daalt het energieverbruik van de sector tot ongeveer 5 PJ. Ongeveer 22% van de energievraag in 2050 wordt gedekt door elektriciteit, terwijl 17% wordt gedekt door brandstofcellen. De rest wordt gedekt door hernieuwbare brandstoffen.

Aangezien mobiele werktuigen vaak machines met een hoog vermogen zijn, kan hun vraag naar elektriciteit op beperkingen stuiten van de beschikbare capaciteit van het elektriciteitsnet. Als de elektrificatie van de gebouwde omgeving, het wegvervoer en de industrie sneller opschaalt dan het net kan dragen, kan het raadzaam zijn de voorkeur te geven aan ‘off-grid’ oplossingen voor mobiele werktuigen, vooral in de periode tot 2030. De provincie Noord-Holland is, als organisatie en als opdrachtgever van veel bouwprojecten, in een goede positie om deze sector te beïnvloeden. Mogelijke ‘off-grid’ oplossingen zijn het gebruik van brandstofcellen, wat zich overigens niet beperkt tot waterstof als energiedrager, maar waarbij ook methanol of mierenzuur ingezet kan worden. Het is momenteel onduidelijk of de meeste hernieuwbare brandstoffen in deze sector al dan niet ‘drop-in’ zullen zijn (zoals hernieuwbare diesel). Andere, niet ‘drop-in’ opties, zoals hernieuwbare methanol, kunnen een aanzienlijke vermindering van de NOx- en fijnstof-emissies opleveren[7].



Figuur 8. Projectie energiedragers in mobiele werktuigen in de provincie Noord-Holland. Bron: studio Gear Up analyse op basis van TNO (2021) – AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NOx en NH_3 uitstoot van mobiele werktuigen

Tussen-conclusie mobiliteit

Op basis van de prognoses in de subsectoren mobiliteit kan worden vastgesteld dat het effect van het huidige en vastgestelde beleid op de CO_2-reductie beperkt is. In de meeste subsectoren wordt de verwachte groei gecompenseerd door het toegenomen aandeel van hernieuwbare energiebronnen in 2030. Dit leidt tot een nettoresultaat van een gelijkblijvend verbruik van fossiele brandstoffen. Zoals in de gapanalyses is vastgesteld, kan de mobiliteitssector 2,2 miljoen ton CO_2 extra besparen tegen 2030 als een aanzienlijk deel van de voertuigen overschakelt op ‘drop-in’ hernieuwbare brandstoffen, wat een groot potentieel biedt om bij te dragen tot de klimaatdoelen van de provincie.

[7] *Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2022) – Energieketens voor CO_2-neutrale mobiliteit*

3.3 Industrie

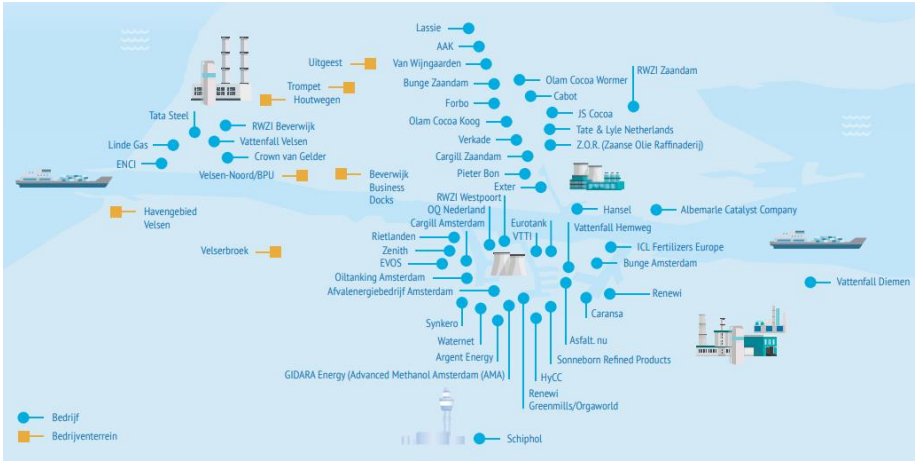
De meeste industriële activiteiten binnen de provincie zijn geconcentreerd in het Noordzeekanaalgebied (NZKG), zie figuur 9. Dit omvat de maakindustrie, op- en overslag van brandstoffen en de productie van elektriciteit in de haven van Amsterdam, tevens de grootste benzinehaven ter wereld en de op drie na grootste haven van West-Europa maakt. Daarnaast is er staalproductie bij Tata Steel Nederland (TSN) in IJmuiden en de voedings- en genotsmiddelenindustrie in de Zaanstreek. Tot slot omvat het gebied diverse andere sectoren zoals papier, energie en asfaltindustrie. In 2019 was de industriele sector binnen Provincie Noord-Holland verantwoordelijk voor 8,8 % van de totale CO_2 uitstoot in Nederland (16 Mton aan CO_2-equivalent). Voor deze analyse zal het NKZG en zijn cluster energiestrategie (CES) 2.0 dienen als referentiekader voor de industriesector in de provincie Noord-Holland.

Binnen de industrie zijn momenteel kolen en gas de belangrijkste energiedragers. Gelijktijdig met de forse elektrificatie- en verduurzamingsambitie verwacht NZKG een groei van de energievraag met ruim 15% tot 2030. De vraag naar elektriciteit zal fors toenemen met een factor 3,6. Waterstof wordt ingezet waardoor het een aandeel krijgt van 18% in de totale energiemix. Het elektriciteit aanbod zal een combinatie zijn van grijze en groene stroom. Het waterstof aanbod is naar verwachting een combinatie van grijze, blauwe en groene waterstof[8] die voornamelijk lokaal wordt geproduceerd in het NZKG en deels wordt geïmporteerd via de haven van Amsterdam.

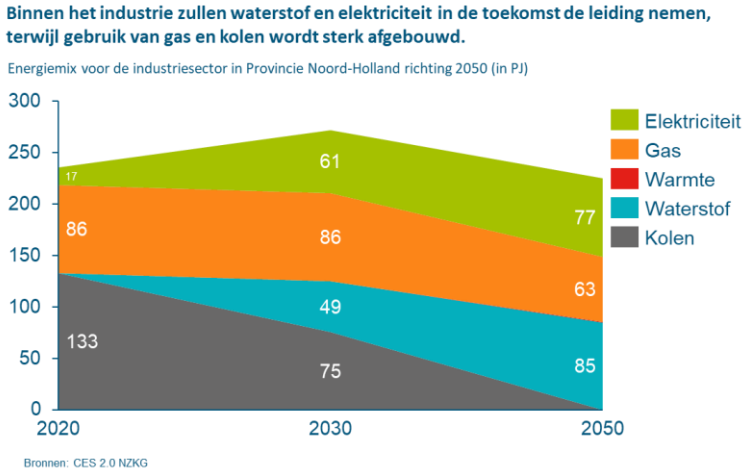
Belangrijke ontwikkelingen binnen de industrie:

- Efficiëntieverbetering
- Elektrificatie van de industrie
- Waterstof als brandstof.

Richting 2050 zullen elektriciteit en waterstof, aangevuld met groengas, de leidende energiedragers zijn, zie figuur 10. Het gebruik van aardgas en steenkool is dan helemaal afgebouwd. De totale energievraag daalt naar een niveau onder dat van 2020.



Figuur 9 Bedrijven die zijn opgenomen in de CES 2.0 Cluster Noordzeekanaalgebied



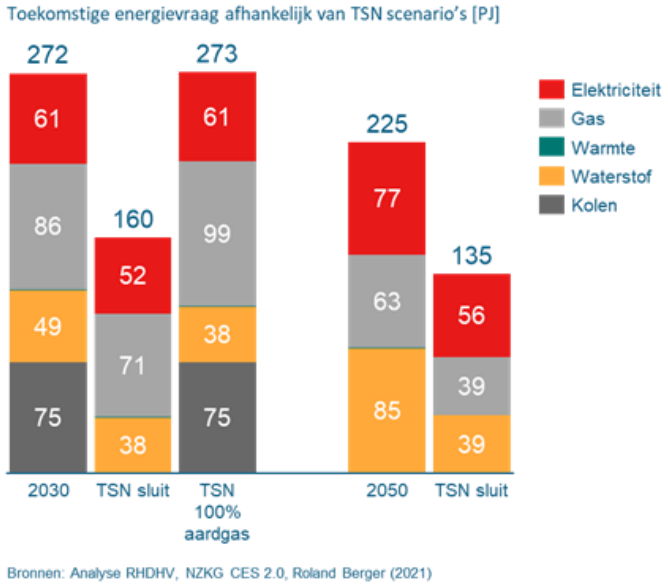
Figuur 10 Verwachte ontwikkeling energie-industrie in Cluster Noordzeekanaalgebied

[8] Grijze waterstof: gemaakt uit aardgas of restproduct petrochemie. Blauwe waterstof: van fossiele oorsprong maar waarbij de CO_2 die vrijkomt bij productie wordt afgevangen en opgeslagen. Groene waterstof: gemaakt door elektrolyse met gebruikmaking van hernieuwbare elektriciteit.

Tata Steel Nederland, de grootste energieverbruiker in NZKG

Met het huidige verbruik van 112 PJ (Roland Berger, 2021) is Tata Steel Nederland (TSN) veruit de grootste energieverbruiker in het NZKG. De ontwikkeling van TSN zal dan ook een significante invloed hebben op de industriële energiemix. Er zijn twee scenario's onderzocht die richting 2030 relevant zijn: sluiting en het volledige aardgas DRI-scenario van TSN. Figuur 11 presenteert de effecten van deze scenario's. Het op grote schaal inzetten van groene waterstof is voorzien na 2030 (Tata Steel, FNV, Roland Berger, november 2021). In de eindsituatie richting 2050 wordt volledig groen staal geproduceerd en zal het elektriciteitsverbruik 6,1 TWh/jaar bedragen. Ook wordt 380 kton/jaar waterstof verbruikt. Om deze energie hoeveelheid te produceren is het equivalent van 5 GW wind offshore capaciteit nodig.

Bij de sluiting van TSN zal de totale energievraag van het Noordzeekanaalgebied in 2030 dalen met 41%. Het gebruik van kolen vindt dan niet meer plaats. In het aardgas scenario wordt ervan uitgegaan dat de infrastructuur voor waterstof pas na 2030 op grote schaal beschikbaar komt. De rol van aardgas in de energiemix neemt af in de periode 2030 tot 2050.



Figuur 11 Impact van Tata Steel Nederland op het energieverbruik in het Noordzeekanaalgebied, 2030 en 2050

3.4 Agrarische sector

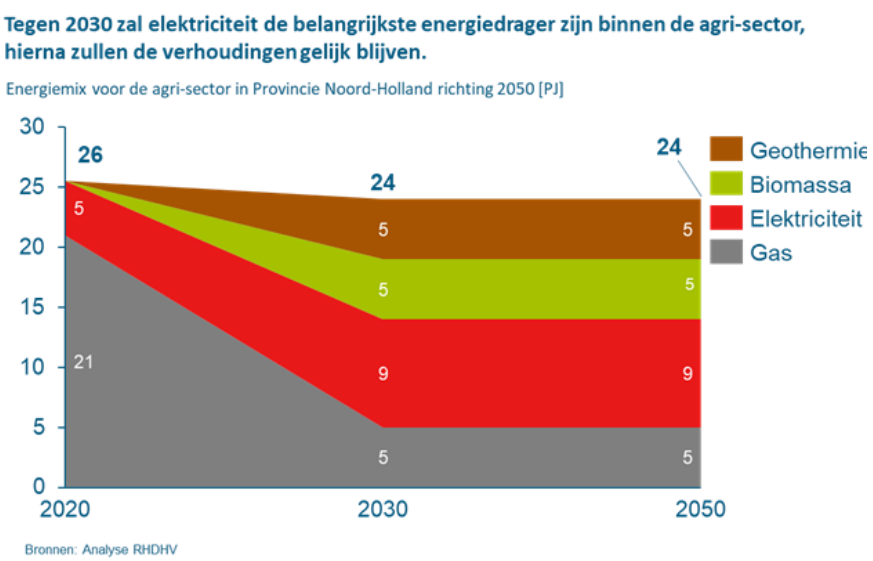
De agrarische sector is vooral door de glastuinbouw een belangrijke energieverbruiker in Noord-Holland. Het totale energieverbruik van de agrarische sector heeft een omvang van 23 PJ (Klimaatmonitor, 2021). De provincie kent twee grote tuinbouwclusters ('Greenports'). Greenport Noord-Holland heeft tuinbouw en een sterk zaadveredelingscluster, bloembollenteelt en een grote variëteit aan groenten, aardappelen en fruit. Greenport Aalsmeer is het wereldhandelscentrum voor bloemen en planten met onder andere 's werelds grootste bloemenveiling Royal Flora Holland. In de agrarische sector gaat het vooral om energie voor het verwarmen en verlichten van kassen. Tussen 2010 en 2020 is de inzet van hernieuwbare energiebronnen voortvarend opgepakt:

- Zes aardwarmtebronnen
  - Agriport A7 met drie bronnen
  - Het Grootslag met twee bronnen
  - Heemkerkerduin met een bron
- Biowarmte installaties Agriport A7 en Het Grootslag
- Glastuinbouwgebied Alton op het warmtenet van HVC
- Twee zonnewarmteprojecten.

Voor de periode 2020 tot 2030 zijn de volgende plannen bekend:

- Ontwikkeling open warmtenetwerk Greenport Aalsmeer. Met inzet van alle mogelijke warmtebronnen: geothermie, biowarmte, zon-thermische systemen en restwarmte
- Warmtepompen en warmte- en koudeopslag
- Opschaling aardwarmte en hoge temperatuur warmteopslag in Noord-Holland Noord
- Opschaling warmte-koude opslag bij glastuinbouwbedrijven in heel Noord-Holland
- Verzwaring van het elektriciteitsnet in Noord-Holland. Hierdoor is meer inkoop mogelijk van duurzame elektriciteit
- Energiebesparende maatregelen en toepassing van zonne-energie waar mogelijk
- Uitbreiding van het OCAP CO_2-net naar glastuinbouwgebieden Greenport Aalsmeer en aansluiten nieuwe CO_2-bronnen waaronder HVC Alkmaar.

De verwachting is dat hiermee het aardgasverbruik zal worden teruggedrongen, zie figuur 12.

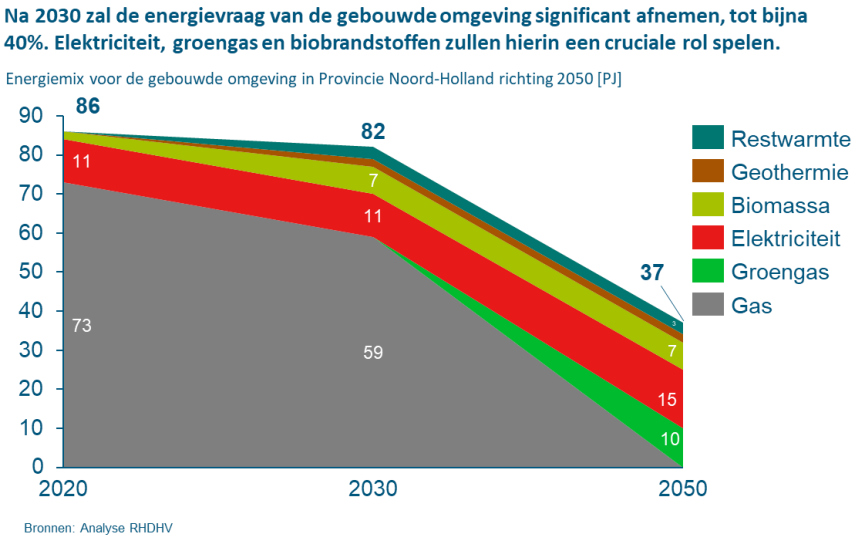


Figuur 12 Verwachte ontwikkeling energie agrarische sector Noord-Holland

3.5 Gebouwde omgeving

Bij de gebouwde omgeving gaat het vooral om energie voor het verwarmen van woningen en gebouwen. Aardgas is nu nog de belangrijkste brandstof. Het aardgasverbruik hangt vooral af van hoe koud of warm een winter is. Daarnaast is elektriciteit een belangrijke energiedrager voor de gebouwde omgeving. De totale energievraag heeft een omvang van 115 PJ (Regionale Klimaatmonitor, 2021).

Gezien de doelstelling om in Nederland in 2050 geen aardgas meer te gebruiken ten behoeve van verwarming is de verwachting dat de gebouwde omgeving de komende jaren overstapt naar andere warmtebronnen. Na het opstellen van de transitievisies warmte door de gemeenten komt de warmtetransitie langzaam opgang. Het is te verwachten dat een deel van de gebouwen en woningen in de toekomst verwarmd zal worden met elektrisch aangedreven warmtepompen waardoor de elektriciteitsvraag stijgt. Daarnaast zullen er meer warmtenetten gerealiseerd worden die verschillende warmtebronnen, zoals geothermie, aquathermie, restwarmte en biomassa, gebruiken. Voor een heel klein deel van de gebouwen is verwarmen met nieuwe energiedragers lastig, deze zullen in de toekomst misschien met groengas verwarmd worden. De exacte verdeling tussen deze warmteopties is richting 2050 nog onduidelijk. Figuur 13 geeft een impressie van een mogelijke verdeling. De vraag neemt sterk af, deels door energiebesparing en deels door de overstap naar ‘all electric’ verwarmen.



Figuur 13 Verwachte ontwikkeling energie in gebouwde omgeving Noord-Holland

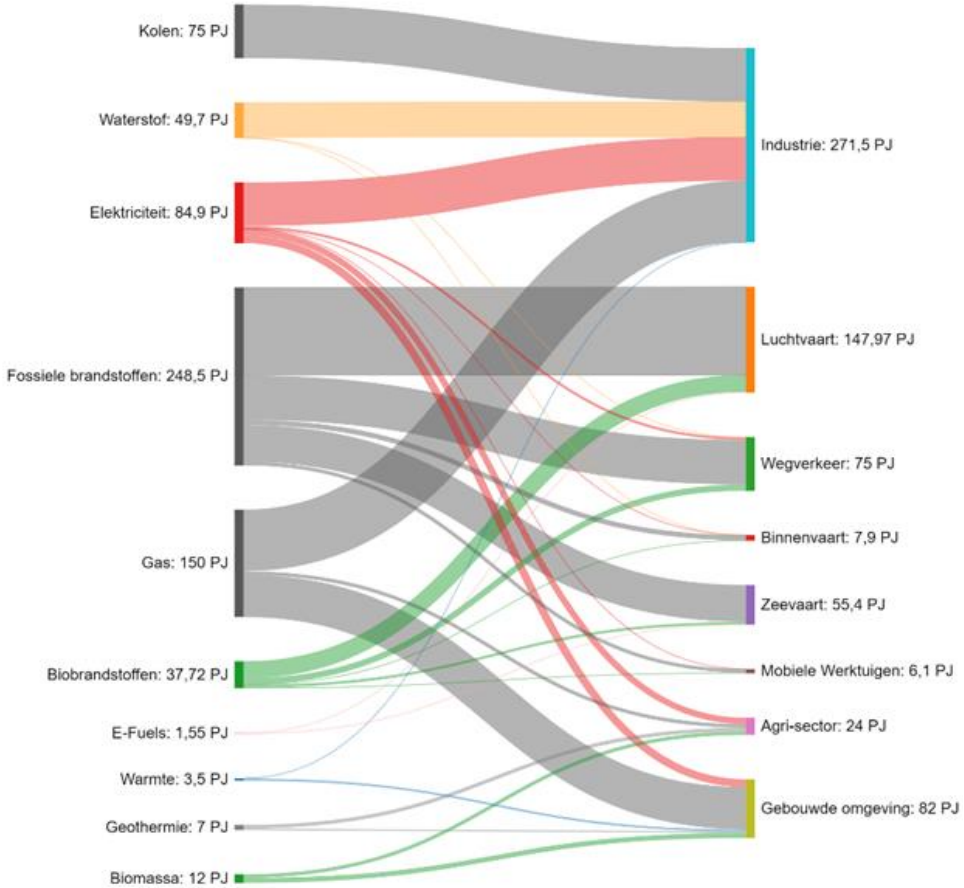
3.6 Totale energiemix Noord-Holland

Als we de sectoren samenbrengen resulteert dit in Sankey diagrammen die laten zien welke energiedragers in welke sectoren gebruikt worden. Figuur 14 presenteert de verwachte verdeling voor 2030. Figuur 15 doet dit voor 2050. Duidelijk is dat binnen de Noord-Hollandse context de industrie en de luchtvaart de twee grootste sectoren zijn. Daarnaast zijn wegverkeer en vervoer over water ook van grote omvang.

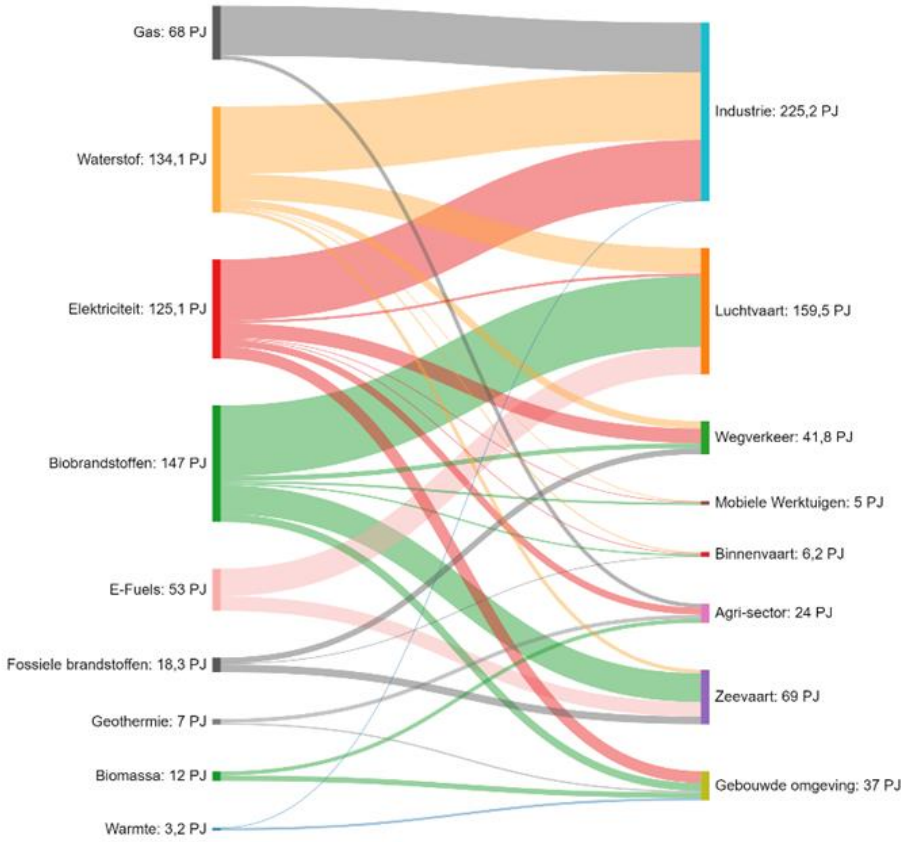
In 2030 hebben de fossiele energiedragers (kerosine, kolen, gas en benzine/diesel) nog steeds het grootste aandeel. Elektriciteit, waterstof en hernieuwbare brandstoffen zoals groengas, bio- en synthetische brandstoffen spelen wel een steeds grotere rol.

Omvang energiehuishouding Noord-Holland, inclusief luchtvaart en zeevaart:

- Nu .. 649 PJ
- 2030 .. 581 PJ
- 2050 528 PJ.



*Figuur 14 Sankey diagram energiedragers naar sectoren Provincie Noord-Holland in **2030** in PJ*



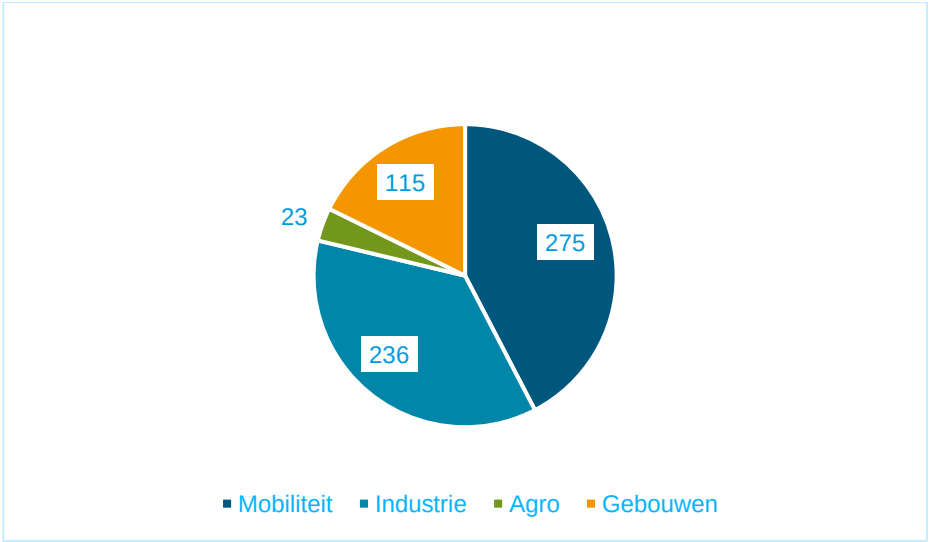
*Figuur 15 Sankey diagram energiedragers naar sectoren Provincie Noord-Holland in **2050** in PJ*

Voor de situatie in 2050 is te zien dat meeste fossiele brandstoffen uitgefaseerd zijn. Elektriciteit en waterstof zijn de leidende energiedragers. Daarnaast hebben hernieuwbare brandstoffen (vloeibaar, gasvormig en vast) een significant aandeel in de energiemix. Luchtvaart, zeevaart en de industrie zijn in Noord-Holland de sectoren die bepalend zijn voor de energiedragers die in de toekomst gebruikt worden en de met deze energiedragers samenhangende activiteiten, binnen en buiten de provincie.

3.7 Conclusies rol hernieuwbare brandstoffen

Energiehuishouding Noord-Holland is veel omvangrijker dan gedacht

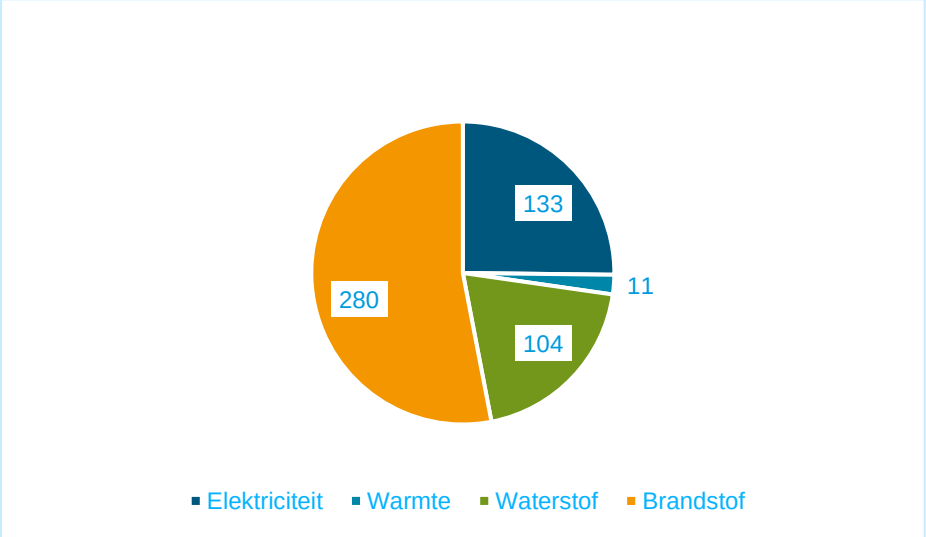
In het gesprek over energiedragers gaat de aandacht de laatste tijd vaak uit naar elektriciteit, warmte en waterstof. Het gaat daarbij vooral om de energietransitie van de gebouwde omgeving en van de industrie. De analyse maakt duidelijk dat dit voor Noord-Holland niet het hele verhaal is. In rapportages over de energiehuishouding, zowel nationaal (Klimaatverkenning, PBL) als regionaal (Regionale Energie Strategie) komt maar een deel van het verhaal aan de orde. Zo wordt de zeevaart (bunkerhaven Amsterdam) en de luchtvaart (Schiphol) buiten beschouwing gelaten en is de impact van Tata Steel Nederland niet terug te vinden in de Regionale Klimaatmonitor. Juist voor Noord-Holland leidt dit tot een onvolledig beeld en daarmee tot een te beperkt zicht op de rol van hernieuwbare brandstoffen in de energietransitie. Waar de Regionale Klimaatmonitor het heeft over een totaal energieverbruik van 247 PJ in 2020 is het feitelijke energieverbruik van het geheel aan energie gerelateerde activiteiten in Noord-Holland met 649 PJ ruim twee keer zo groot. Figuur 16 geeft de verdeling van het verbruik aan over de sectoren.



Figuur 16 Energieverbruik Noord-Holland in 2020 in PJ, inclusief zeevaart, luchtvaart en groot industrie. Het totale verbruik is met 649 PJ aanzienlijk groter dan de 247 PJ uit de Regionale Klimaatmonitor

Energiedragers, dat is meer dan elektriciteit, warmte en waterstof

De nadere analyse van het energiegebruik laat zien dat nu en in de toekomst de energievoorziening in Noord-Holland, naast warmte en elektriciteit, voor een belangrijk deel wordt ingevuld door hernieuwbare brandstoffen, zie figuur 17. Het gaat daarbij niet alleen over waterstof, maar ook in belangrijke mate over andere gasvormige, vloeibare en vaste brandstoffen van biogene of synthetische oorsprong. Voor het maken van deze brandstoffen zijn grondstoffen nodig zoals biomassa en CO_2 en water, maar bij de synthetische brandstoffen ook elektriciteit. Deze brandstoffen zullen voor een deel gemaakt worden in Noord-Holland, maar gezien de omvang van de Noord-Hollandse energiehuishouding is import, inclusief de daarbij behorende infrastructuur onontkoombaar.

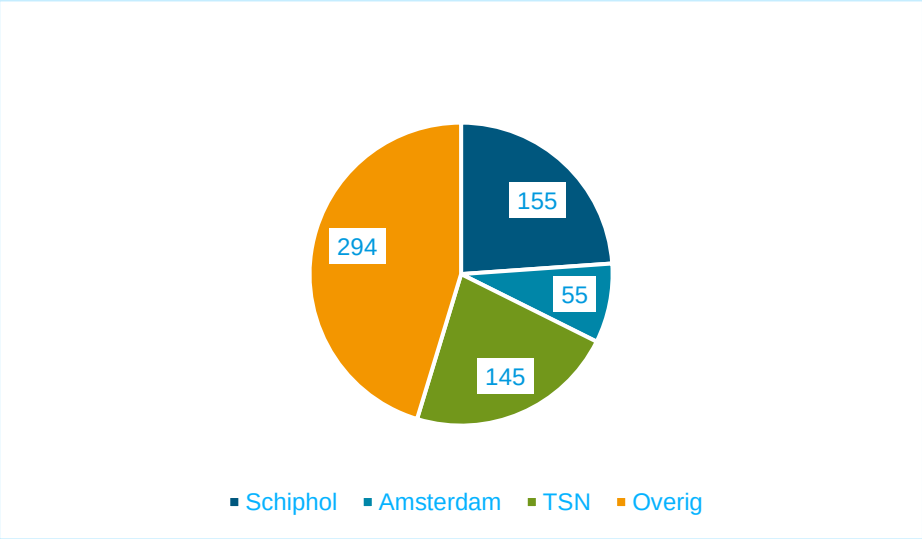


Figuur 17 Verwachte inzet van energiedragers in Noord-Holland in 2050 in PJ, inclusief zeevaart, luchtvaart en groot industrie. Hernieuwbare brandstoffen nemen ruim de helft voor hun rekening Op een totaal verwacht verbruik van 528 PJ in 2050 is het aandeel van brandstoffen en waterstof tezamen 384 PJ

De energiehuishouding wordt vooral bepaald door drie grote spelers

De grote drie in Noord-Holland in termen van energieverbruik en doorzet zijn Tata Steel Nederland, Schiphol en de haven van Amsterdam. Waar het bij Schiphol gaat om kerosine, gaat het in Amsterdam om bunkerbrandstof voor zee- en binnenvaart. Figuur 18 geeft aan hoe de verhoudingen liggen. De figuur maakt duidelijk dat Schiphol zich qua

energieverbruik kan meten met Tata Steel Nederland, met dit verschil dat bij Schiphol (en in de zee- en binnenvaart) het verbruik onderweg en grotendeels buiten de provincie plaatsvindt terwijl het verbruik van Tata Steel Nederland zich concentreert in Velzen en omgeving.



Figuur 18 Energieverbruik Noord-Holland in 2020 in PJ, verdeelt naar grootverbruikers. In Schiphol en de haven van Amsterdam gaat het om transportbrandstoffen. Bij Tata Steel Nederland (TSN) gaat het vooral om kolen en aardgas. Ruim de helft (355 PJ op 649 PJ) van het energieverbruik in Noord-Holland komt voor rekening van de grote drie

De 'grote drie' van Noord-Holland spelen een cruciale rol in de wijze en snelheid van energietransitie in de provincie. Vele 'spin offs' zijn daarbij mogelijk waar ook andere sectoren van kunnen profiteren. Naast elektriciteit en warmte spelen de duurzame brandstoffen, meer dan in andere provincies, hierin een grote rol.

Gebouwde omgeving, beperkte inzet van duurzame gassen

De warmtetransitie van de gebouwde omgeving staat volop in de belangstelling. Met de Transitievisies Warmte geven gemeenten hoe zij het uitfaseren van aardgas mogelijk achten. Twee routes vallen hierbij op. De zogenaamde 'all electric' route waarbij de warmtepomp woningen en gebouwen gaat verwarmen en de route waarbij gebruik gemaakt wordt van lokaal beschikbare warmte. Warmtebronnen zijn in dit geval o.a. geothermie, restwarmte en warmte die vrijkomt bij de verbranding van afval en biomassa. Een derde route, de route van het groengas, lijkt op de achtergrond te raken. De route is aantrekkelijk omdat het gebruik maakt van de bestaande gasinfrastructuur. Maar het zicht op voldoende aanbod van groengas, verkregen via het vergisten en vergassen van biomassa, is hoogst onzeker. Waterstof zal de groengas rol in de gebouwde omgeving niet gaan vervullen. Daarvoor is de brandstof te hoogwaardig en te schaars. Waterstof toepassingen in industrie en vervoer krijgen voorrang.

Industrie transitie met elektriciteit en waterstof als energiedragers

Met de publicatie van de Cluster Energie Strategie NZKG en in het bijzonder de voorgenomen transitie van Tata Steel Nederland van kolen via aardgas naar waterstof en elektriciteit als energiedragers wordt duidelijk wat de contouren van de energietransitie zijn en welke energiedragers nodig zijn. Elektrificatie en waterstof zijn de belangrijkste energiedragers. Dit lukt alleen wanneer de ontwikkeling van wind offshore zich kan doorzetten, maar ook door het ontwikkelen van importcapaciteit waterstof.

Transitie mobiliteit met elektriciteit en duurzame brandstoffen

De transitie van de gebouwde omgeving en industrie is niet het hele verhaal, zeker niet in Noord-Holland. De energiestromen die omgaan in verkeer en vervoer, vooral door Schiphol en de rol van de Amsterdamse haven als benzine/diesel en bunkerolie knooppunt, is juist in Noord-Holland van grote omvang zoals figuur 16 ook laat zien.

De transitie in verkeer en vervoer voltrekt zich relatief onopvallend. De groei van het elektrisch vervoer is significant en verloopt boven verwachting. Echter door de bijmengverplichting voor het vervoer over de weg is de omvang van deze vorm van energietransitie hier het grootst.

Dichten 9 Mton CO_2 gat 2030, juist ook met duurzame brandstoffen

Voortgaand op de resultaten van de Berenschot studie, waarin geconstateerd is dat de provincie Noord-Holland een achterstand van 9 Mton CO_2 reductie dreigt op te lopen bij het halen van het 2030 doel, is duidelijk geworden dat hernieuwbare brandstoffen met een belangrijke rol kunnen spelen in het sluiten van dit gat. Een extra CO_2-emissie reductie van ruim 5 Mton wordt mogelijk geacht door meer biogas als vervanger van aardgas in te zetten en door het versnellen van de overgang naar duurzame mobiliteit. Daarnaast kan met het breder toepassen van CO_2-afvangsttechnieken het gat verder worden gedicht. Tot slot blijft het zaak om zuinig te zijn met energie door hoge prioriteit te geven aan energie efficiëntie … want wat je niet verbruikt dat hoef je ook niet te produceren, preventie is de beste remedie in de transitie van onze energievoorziening.

4 Beleidsraamwerk Nederland en EU

Het beleidsraamwerk NL en EU, maakt duidelijk hoe richting 2030 gestuurd wordt op ketens en energiedragers om tot duurzame ketens te komen en negatieve effecten te beheersen. Het gaat daarbij vooral om brandstoffen die toegepast worden in mobiliteit en industrie. De provincie Noord-Holland kan hier vervolgens aanvullend op acteren om zo de gewenste richting in energietransitie te bereiken.

4.1 Beleidssturing in de EU

Momenteel stuurt de EU het gebruik van hernieuwbare energiedragers vooral via twee verschillende maatregelen: De richtlijn hernieuwbare energie (Renewable Energy Directive, RED) en de brandstofkwaliteitsrichtlijn (Fuel Quality Directive). De hernieuwbare energierichtlijn schrijft minimum- en maximum energieaandelen voor hernieuwbare brandstoffen voor, afhankelijk van hun grondstoffen en hun ketens. De brandstofkwaliteitsrichtlijn schrijft een doel voor vermindering van de broeikasgasintensiteit voor van alle brandstoffen die aan het wegvervoer worden geleverd.

Hernieuwbare energierichtlijn

De hernieuwbare energierichtlijn (2018/2001/EU) is in 2018 gepubliceerd als uitbreiding van de eerste hernieuwbare energierichtlijn (2009/28/EC, kortweg REDI). Daarom krijgt deze nieuwe richtlijn (2018/2001/EU) vaak de bijnaam REDII. Het bestrijkt de periode van 2020 tot 2030. De REDII bevat een streefcijfer voor het aandeel hernieuwbare energie voor zowel de industrie als de mobiliteit.

Voor mobiliteit is het doel 14% hernieuwbare energie als aandeel van het totale energieverbruik in het weg- en spoorvervoer. Biobrandstoffen op basis van voedsel- en voedergewassen worden beperkt tot 7% of het verbruik van de lidstaat in 2020 plus 1 procentpunt, als dat lager is dan de 7%. In Nederland ligt het percentage van inzet voedsel en voeder gebaseerde biobrandstoffen op 1,2%. De lidstaten kunnen vrijwillig voor een lager plafond kiezen en mogen dan het totale streefcijfer van 14% dienovereenkomstig verlagen.

Voor brandstoffen uit afgewerkte frituurolie of afvalvetten (opgenomen in bijlage IX B van REDII) geldt een maximum van 3,4%. De energiehoeveelheden van dit soort brandstoffen die aan de mobiliteitssector worden geleverd, mogen echter dubbel worden geteld. Dit betekent dat het fysieke volume dat aan de markt wordt geleverd maximaal met 1,7% kan meetellen voor de doelstelling.

Grondstoffen voor geavanceerde biobrandstoffen bestaan uit moeilijk te recyclen, niet-eetbare afvalstromen zoals lignocellulose (hout) of huishoudelijk afval. Zij zijn opgenomen in bijlage IX-A van de Europese richtlijn hernieuwbare energie. Brandstoffen uit deze grondstoffen worden door de richtlijn gestimuleerd, aangezien er minimumstreefcijfers voor gelden: in 2022 moet ten minste 0,2 procentpunt van de totale 14% via geavanceerde biobrandstoffen worden gerealiseerd. In 2025 stijgt dit naar minimaal 1 procentpunt. In 2030 moet ten minste 3,5 procentpunt van het streefcijfer voor hernieuwbare energie via geavanceerde biobrandstoffen worden gehaald. Gezien deze cijfers moet echter worden opgemerkt dat ook deze soorten biobrandstoffen dubbel worden geteld (net als de brandstoffen van bijlage IX-B).

Zoals blijkt, is het voor producenten van biobrandstoffen van belang of hun grondstof is opgenomen in bijlage IX A of in bijlage IX B. Als de grondstof in bijlage IX A is opgenomen, wordt deze gestimuleerd, terwijl voor de grondstof in bijlage IX B een maximum van 3,4% geldt. De Europese Commissie heeft onlangs een publieke consultatie gehouden met een wijziging van de grondstoffenlijsten waarbij bijlage IX B aanzienlijk wordt uitgebreid, zodat meer toeleveringsketens een limiet krijgen. Tabel 1 toont de huidige grondstoffenlijsten en hoe deze zullen worden aangepast (in rood) als dit voorstel wordt aangenomen. Een kanttekening hierbij is dat de lidstaten de in deze lijst genoemde grondstoffen nader kunnen specificeren voor hun nationale uitvoering van REDII.

De hernieuwbare energierichtlijn EU REDII stimuleert het gebruik van grondstoffen voor de productie van bio-brandstoffen die als reststromen en/of niet geschikt voor de voedselketen zijn aan te merken. Het gebruik van hoogwaardige grondstoffen voor de inzet als brandstof wordt ontmoedigd.

Tabel 1. Grondstoffenlijst van de hernieuwbare energierichtlijn (2018/2001/EU) in zwart en toevoegingen van de nieuwe concept gedelegeerde handeling in rood.

Annex IX	
Part A ("Advanced") targets: at least 0,2% in 2022, 1% in 2025 and 3,5% in 2030	
• Algae if cultivated on land in ponds or photobioreactors • Biomass fraction of mixed municipal waste but not separated household waste subject to recycling targets • Bio-waste as defined in Article 3(4) of Directive 2008/98/EC from private households subject to separate collection • Biomass fraction of industrial waste not fit for use in the food/feed chain, including material from retail/wholesale and the agro-food and fish and aquaculture industry, excluding feedstocks listed in part B. • Straw • Animal manure and sewage sludge • Palm oil mill effluent and empty palm fruit bunches • Tall oil pitch • Alcohol distillery residues and wastes (fusel oils) not fit for use in the food or feed chain	• Crude glycerin • Bagasse • Grape marcs and wine lees • Nut shells • Husks • Cobs cleaned of kernels of corn • Biomass fraction of wastes and residues from forestry and forest-based industries, i.e. bark, branches, pre-commercial thinnings, leaves, needles, tree tops, saw dust, cutter shavings, black liquor, brown liquor, fiber sludge, lignin and tall oil • Other non-food cellulosic material • Other ligno-cellulosic material […] except saw logs and veneer logs • Raw methanol from kraft pulping steimming from the production of wood pulp • Non-food crops grown on severely degraded land, not suitable for food and feed crops
Part B (not considered as "advanced") capped to 1,7 % but exemption possible	
• Used Cooking Oil (UCO) • Bakery and confectionary residues and waste not fit for use in the food and feed chain • Drink production residues and waste not fit for use in the food and feed chain • Fruit and vegetable residues and waste not fit for use in the food and feed chain, exluding tails, leaves, stalks and husks • Starchy effluents with less than 20% starch content not fit for use in the food and feed chain • Brewers' Spent Grain not fit for use in the food and feed chain • Liquid whey permeate • Deoiled olive pomace • Damaged crops that are not fit for use in the food or feed chain, excluding substances that have been intentionally modified or contaminated in order to meet this definition	• Animal fats classified as categories 1 and 2 in accordance with Regulation (EC) No 1069/2009 • Municipal wastewater and derivatives other than sewage sludge • Brown grease • Cyanobacteria • Vinasse excluding thin stillage and sugarbeet vinasse • Dextrose ultrafiltration retentate from sugar refining • Intermediate crops, such as catch and cover crops that are grown in areas where due to short vegetation period the production of food and feed crops is limited to one harvest and provided their use does not trigger demand for additional land and provided the soil organic matter content is maintained

Naast biobrandstoffen kunnen ook andere hernieuwbare energiedragers meetellen voor de doelstelling over hernieuwbare energie. Dit zijn hernieuwbare brandstoffen van niet-biologische oorsprong (RFNBO's) en hernieuwbare elektriciteit. RFNBO's tellen hierbij 2,5 maal mee en hernieuwbare elektriciteit telt 4 maal mee in het wegvervoer en 1,5 maal in het spoorvervoer.

Duurzaamheidscriteria voor biobrandstoffen

Elke biobrandstof die in Europa wordt verkocht, ongeacht de geografische oorsprong, moet aan een set van duurzaamheidseisen voldoen om mee te tellen voor de doelstelling over hernieuwbare energie. Voor afval- en residu grondstoffen van landbouwgrond moeten monitoring en management plannen bestaan om negatieve impact op bodemkwaliteit en het gehalte van koolstof in bodem te voorkomen.

Grondstoffen mogen niet afkomstig zijn van land met een hoge biodiversiteitswaarde, dat wil zeggen land dat in of na 2008 de volgende status had:

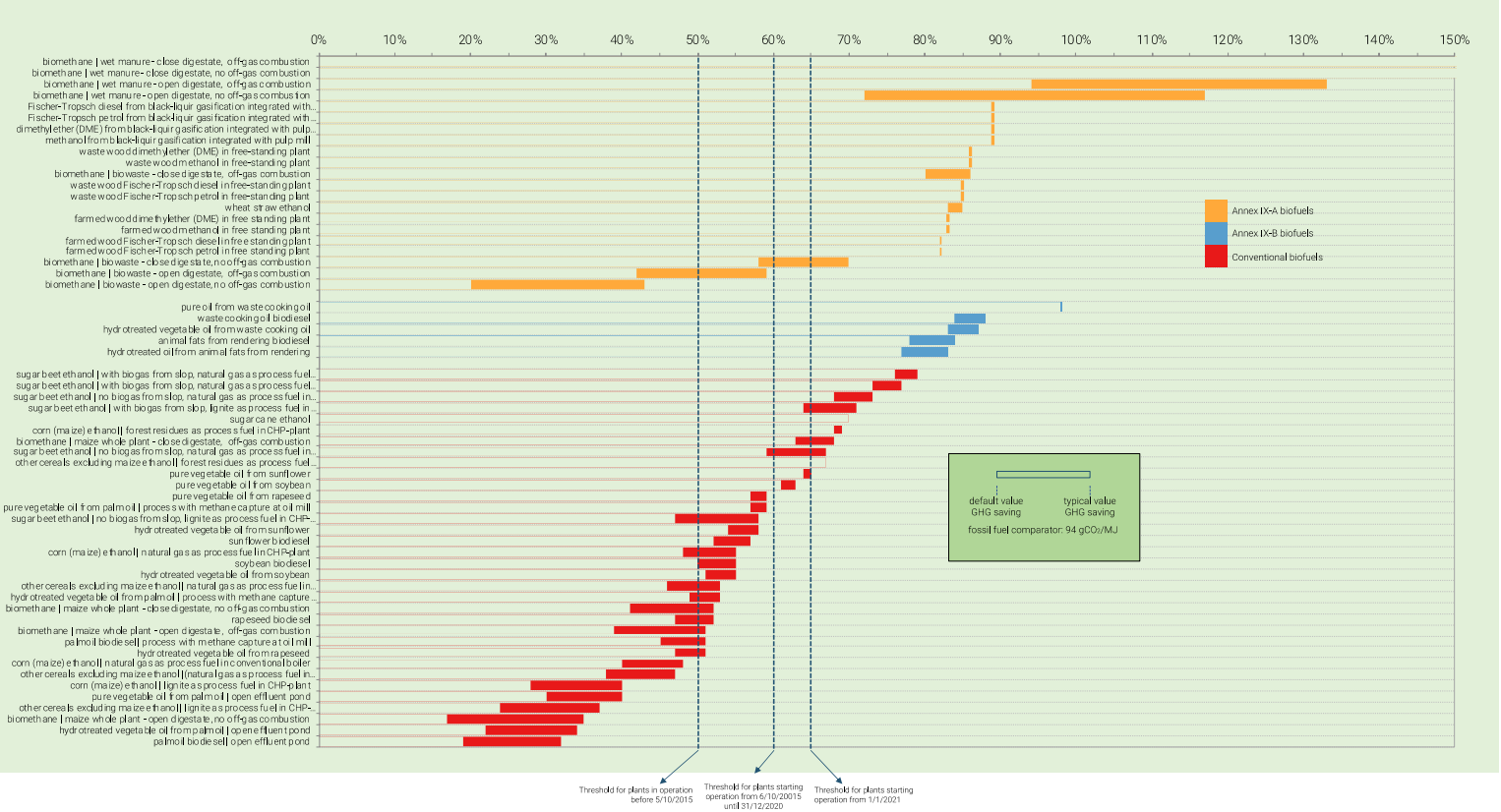
- Primair bos of bebost land met natuurlijke soorten waar geen duidelijk zichtbare indicatie van menselijk activiteit is waar ecologische processen niet of nauwelijks verstoord zijn
- Bossen en bebost land met hoge biodiversiteitswaarde dat hoge soortenrijkdom kent en niet gedegradeerd is, of dat door de bevoegde autoriteiten als hoog biodiversiteitsland is aangemerkt
- Beschermd natuurgebied via nationale of IUCN-aanwijzing
- Grasland met hoge biodiversiteitswaarde.

Biobrandstoffen van biomassa uit landbouw mogen niet afkomstig zijn van land met een hoge koolstofopslag in de bodem, als het land die status had in januari 2008, ook als het nadien die status niet meer heeft:

- Wetlands
- Continu bebost gebied
- Areaal (> 1 ha) met bomen hoger dan 5 m en een 'canopy cover' tussen 10% en 30%, behalve als bewijs van behoud koolstofvoorraad voor en na statusverandering
- Biobrandstoffen van landbouwbiomassa van grond die in januari 2008 stond aangemerkt als veenland.

Voor gebruik biomassa uit bosgebied moet aan de volgende voorwaarden voldaan:

- Er moet (sub)nationale wet- en regelgeving van toepassing zijn voor het mogen oogsten, voor het herstellen (forest regeneration) van de geoogste arealen, het beschermen van kwetsbare gebieden, behoud van bodemkwaliteit en biodiversiteit bij het oogsten, en dat het oogsten de lange termijn productiecapaciteit van het bos moet behouden dan wel vergroten



Figuur 19. CO_2 drempelwaarden in % op basis van gemiddelde CO_2-emissiereductie van biobrandstofroutes. Hoe hoger de drempelwaarde hoe groter de CO_2-emissiereductie per eenheid energie

- Als er geen (sub)nationale wet- en regelgeving is, dan moeten bovengenoemde punten op 'forest sourcing area level' zijn verzekerd door aanwezigheid van managementsystemen.

Bij biobrandstoffen van biomassa uit bossen moet voldaan zijn aan criteria voor landgebruik, landgebruik verandering en bosbouw (LULUCF).

Verder zijn er minimale CO_2-reductiewaarden voor biobrandstoffen en e-brandstoffen om als hernieuwbaar te worden beschouwd. Deze minimumreductiewaarden worden steeds strenger, afhankelijk van de eerste datum waarop de installatie voor de productie van biobrandstoffen in gebruik is genomen:

- Ten minste 50% voor biobrandstoffen uit installaties in operatie voor 5 oktober 2015
- Ten minste 60% voor biobrandstoffen uit installaties in operatie van 6 oktober 2015 en 31 december 2020
- Ten minste 65% voor biobrandstoffen uit installaties in operatie vanaf 1 januari 2021
- Ten minste 70% voor e-fuels (en hernieuwbaar waterstof) met aantonen additionaliteit van de hernieuwbare elektriciteit.

Om een idee te geven geeft figuur 19 weer wat bij benadering de gemiddelde CO_2-intensiteit is van verschillende biobrandstof-grondstofcombinaties. Sommige routes behalen zogenoemde negatieve emissies, dat betekent dat deze in principe bij dragen aan het onttrekken van CO_2 uit de atmosfeer, de score is dan meer als 100%. Onderaan staan routes benoemd die niet over de drempelwaarde komen en daarmee niet kunnen worden ingezet. De drempelwaarde is op dit moment 65%.

Alle partijen in de keten, vanaf oogst en verzameling tot en met brandstofleverancier die levert aan de markt moet gecertificeerd zijn volgens één van de door de Europese Commissie goedgekeurde certificeringssystemen. Daarbij moeten ze het land van herkomst, het type grondstof en GHG-intensiteit (= CO_2 drempelwaarde) aangeven.

Brandstofkwaliteitsrichtlijn

In de brandstofkwaliteitsrichtliijn (2009/30/EC) is voor 2020 een doelstelling vastgesteld om voor alle brandstoffen die aan de wegvervoersector worden geleverd ten minste 6% broeikasgasreductie te bereiken ('well-to-wheel', dat wil zeggen over de hele keten van

de brandstoffen). Dit kan worden bereikt via hernieuwbare brandstoffen, maar ook via "betere" fossiele brandstoffen zoals LPG en aardgas.

Nederland heeft deze doelstelling in 2020 niet gehaald door de "opt-in" van de maritieme sector, wat betekent dat biobrandstoffen die aan de maritieme sector zijn geleverd niet konden meetellen voor de doelstelling van deze richtlijn. In 2021 is de doelstelling volgens de Nederlandse emissieautoriteit wel gehaald.

Fit-for-55 beleidspakket

Het in juli 2021 door de Europese Commissie gepubliceerde beleidspakket "Fit-for-55" omvat ander andere een reeks voorstellen voor een groter gebruik van hernieuwbare brandstoffen. Zij brengen relevante wijzigingen aan in de richtlijn hernieuwbare energie, maar introduceren ook twee nieuwe verordeningen: ReFuelEU Aviation voor de internationale luchtvaartsector en FuelEU Maritime voor de internationale scheepvaartsector.

Voorstel voor wijzigingen aan de hernieuwbare energierichtlijn

Voorstellen voor nieuwe wijzigingen van de richtlijn hernieuwbare energie, die wij voor het gemak REDIII noemen, sturen aan op minimaal 13% voor de vermindering van de broeikasgasintensiteit. De aansturing op minimaal 14% aandeel hernieuwbare energie in transportbrandstoffen komt daarmee te vervallen. Dat betekent dat hernieuwbare brandstofroutes die een hoge CO_2-emissiereductie bereiken met deze wijze van aansturing beloond gaan worden. Het toepassingsgebied is hierbij verruimd van weg- en spoorvervoer (in REDII) tot alle vervoer in REDIII. Dat betekent voor Nederland dat het volume van bunkers voor zeevaart mee gaan tellen, hetgeen zeer relevant is voor Noord-Holland. De omvang van brandstoffen geleverd aan zeevaart is in Nederland groter dan het brandstofvolume geleverd aan wegverkeer. Er wordt nog gesproken op Europees niveau om landen met een grote scheepvaartsector, zoals Nederland, slechts tot 15% van de maritieme energie-inhoud hoeven mee te tellen. Dit zou de hoeveelheid vereiste hernieuwbare energiedragers drastisch verminderen. Ook is in onderhandeling of lidstaten mogen blijven sturen op een aandeel hernieuwbare energie in plaats van op broeikasgasintensiteit.

Andere relevante wijzigingen zijn de afschaffing van dubbeltellingsfactoren. In plaats daarvan wordt elke brandstof geteld naar zijn fysieke ("reële") energieaandeel. Voorts is de ambitie voor geavanceerde biobrandstoffen van bijlage IX A in 2030 gestegen van 1,75% fysiek tot 2,2% fysiek.

Er is nu een verplichting voor een minimaal energieaandeel van RFNBO's, van 2,6% in 2030. Als reactie op de invasie van Rusland in de Oekraïne heeft de Europese Commissie gereageerd met een hogere ambitie van RFNBO's tot 5,7%. Dit hogere doel werd al goedgekeurd door het Europees Parlement tijdens de besprekingen over de REDIII.

Voor Recycled Carbon Fuels (RCF's) geldt nu ook een verplichting om de uitstoot van broeikasgassen met minimaal 70% te verminderen, zodat zij kunnen meetellen voor de doelstellingen van deze richtlijn. Nederland heeft besloten om deze categorie van circulaire brandstoffen niet mee te nemen.

Ten slotte komen de brandstoffen van bijlage IX B niet in aanmerking voor de stimuleringsfactor van 1,2 voor de zee- en luchtvaart. Deze factor is alleen van toepassing op bijlage IX A en RFNBO's. De wijzigingen zijn samengevat in tabel 2.

Tabel 2. Vergelijking tussen REDII (2018/2001/EU) links en de als onderdeel van Fit-for-55 gewijzigde REDIII rechts. De regels voor transportbrandstoffen worden strenger, de ambitie groter.

Transport issues only	RED II (2018 recast) 2018/2001/EU	Amended RED II (FF55 proposal) 2021/0218 COD
Subtarget transport	Minimum renewable energy share of 14 % in road and rail transport	Minimum GHG intensity reduction of 13 % in all transport
Food and feed crop based biofuels	1 %-point can be added to actual 2020 consumption of food and feed crop based fuels in road and rail, but only to a 7 % maximum. 7 % refer to road and rail final energy consumption. MS can choose to reduce it, and reduce the subtarget in transport accordingly	1 %-point can be added to actual 2020 consumption of food and feed crop based fuels in transport, but only to a 7 % maximum. 7 % refer to all transport final energy consumption. MS can choose to reduce it, and adjust GHG subtarget in transport accordingly (assuming 50% savings of food and feed crop based fuels)
Annex IX A biofuels	Count 2x, energy share at least: • 0.2 % in 2022 = 0.1 % physical • 1 % in 2025 = 0.5 % physical • 3.5 % in 2030 = 1.75 % physical	Physical energy share at least: • 0.2 % in 2022 • 0.5 % in 2025 • 2.2 % in 2030
Annex IX B biofuels	Count 2x, maximum energy share is 3.4 % (= 1.7 % physical) in the subtarget*. MS may apply for exception at the Commission	Maximum energy share is 1.7 % physical*
RFNBOs	No obligation. Must have at least 70 % GHG reduction. Also intermediates (e.g. for production of conventional fuels) count to the subtarget. Delegated act on GHG calculation methodology of RFNBOs to be adopted by Dec 2021 (pending)	Physical energy share at least: • 2.6 % in 2030 Must have at least 70 % GHG reduction. Also intermediates (e.g. for production of conventional fuels) count to the subtarget. Intermediates used for transport fuels cannot count to industry goals
RCFs	MS may choose to include RCFs in their target. No obligation, delegated act on GHG calculation methodology of RCF to be adopted by Dec 2021 (pending)	MS may choose to include RCFs in their target. RCFs may only contribute if they save 70% GHG emissions
Renewable electricity	Counts 4x in road and 1.5x in rail Either average share of ren. electricity in MS is taken from the previous two years, or 100 % if additionality is proven	Counts as 0 g CO_2eq/MJ Either average share of ren. electricity in MS is taken from the previous two years, or 100 % if additionality is proven
Aviation and maritime	Counts 1.2x with the exception of food and feed crop based fuels	Counts 1.2x, if Annex IX A or RFNBOs (no more Annex IX B)

ReFuelEU Luchtvaart

De verordening over het waarborgen van een gelijk speelveld voor duurzame luchtvervoer (kortweg: ReFuelEU Luchtvaart) heeft als doel het gebruik van duurzame luchtvaartbrandstoffen (Engels: Sustainable Aviation Fuels, kortweg SAF) door vliegtuigen te vergroten, om zo de klimaatimpact van de sector te beperken. Het voorstel maakt deel

uit van het Europese wetgevingspakket “Fit for 55”, dat de uitstoot van broeikasgassen in de EU tegen 2030 met ten minste 55% moet verminderen. In juli 2021 is het ontwerpconcept van ReFuelEU Luchtvaart gepubliceerd als een voorstel, waarover wordt onderhandeld voordat het juridisch bindende regelgeving wordt.

De ReFuelEU Luchtvaart verordening verplicht brandstofleveranciers om geleidelijk meer geavanceerde biobrandstoffen en hernieuwbare synthetische brandstoffen (kortweg: e-fuels) te leveren aan exploitanten op Europese luchthavens. Het minimum aandeel aan biobrandstof en synthetische brandstof zal als volgt toenemen:

- Vanaf 1 januari 2025, minimum aandeel 2% SAF
- Vanaf 1 januari 2030, minimum aandeel 5% SAF, waarvan minimaal 0,7% e-fuels[9]
- Vanaf 1 januari 2035, minimum aandeel 20% SAF, waarvan minimaal 5% e-fuels
- Vanaf 1 januari 2040, minimum aandeel 32% SAF, waarvan minimaal 8% e-fuels
- Vanaf 1 januari 2045, minimum aandeel 38% SAF, waarvan minimaal 11% e-fuels
- Vanaf 1 januari 2050, minimum aandeel 63% SAF, waarvan minimaal 28% e-fuels.

Duurzame luchtvaartbrandstoffen zijn gedefinieerd als ‘drop-in’ luchtvaartbrandstoffen die de definitie van hernieuwbare brandstoffen van niet biologische oorsprong van de “Renewable Energy Directive (EU 2018/2001, REDII) naleven, geavanceerde biobrandstoffen geproduceerd van grondstoffen zoals land- of bosbouwresten en algen (zoals staat aangeven in Annex IX A van de REDII), of biobrandstoffen geproduceerd van andere grondstoffen met een ‘duurzaamheid potentieel’, zoals gebruikte kookolie en dierlijke vetten (zoals staat aangeven in Annex IX B of REDII). Daarnaast moeten biobrandstoffen voldoen aan de duurzaamheid- en broeikasgascriteria in artikel 29(2) tot (7) van de REDII. Ook moeten biobrandstoffen gecertificeerd zijn in overeenstemming met artikel 30 van de REDII. ReFuelEU luchtvaart sluit het gebruik van SAF geproduceerd van voedsel- en voedergewassen uit (artikel 3 van ReFuelEU Luchtvaart).

Tot op heden zijn negen type SAF goedgekeurd volgens de “America Society for testing and Materials” (ASTM) standard. Deze zijn als volgt:

- Fischer-Tropsch synthetic paraffinic kerosene (FT-SPK)
- Synthetic paraffinic kerosene from hydroprocessed esters and fatty acids (HEFA-SPK)
- Synthesized isoparaffins from hydroprocessed fermented sugars (HFS-SIP)
- FT-SPK with added synthesized aromatics from the alkylation of non-petroleum derived light aromatics (SPK/A)
- Alcohol-to-Jet: Isobutaniol to aviation fuel (AtJ-SPK)
- Alcohol-to-Jet: Ethanol to aviation fuel (AtJ-SPK)
- Catalytic hydrothermolysis synthesized kerosene (CHJ-SK)
- Hydrocarbon-HEFA using microalgae-based jet fuel (HHC-SPK)
- Co-processing – biocrude used in petroleum refinery processes.

Daarnaast verplicht de ReFuelEU luchtvaartmaatschappijen die vliegen vanaf EU-luchthavens om niet meer te tanken dan nodig voor de vlucht. Dit voorkomt dat maatschappijen meer tanken dan nodig is op luchthavens waar de brandstof goedkoper is, waardoor het vliegtuig zwaarder wordt en meer CO_2-uitstoot.

FuelEU Zeevaart

De verordening over het gebruik van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen in zeevervoer (kortweg: FuelEU Zeevaart) heeft zoals ReFuelEU Luchtvaart als doel het gebruik van duurzame brandstoffen te vergroten. Het voorstel maakt evenals ReFuelEU Luchtvaart deel uit van het Europese wetgevingspakket “Fit for 55”. Definitieve goedkeuring van de ontwerpverordening volgt nog uit de onderhandelingen met het Europese parlement.

De FuelEU Zeevaart verordening verplicht schepen van meer dan 5.000 ton die Europese havens aandoen (vissersschepen uitgezonderd) om de broeikasgasintensiteit geleidelijk te verminderen. Hierdoor zijn scheepvaart exploitanten verplicht om alternatieve brandstoffen te gebruiken om zo te voldoen aan de doelstellingen. Dit kunnen “low-carbon” brandstoffen zoals LNG, “waste-based” biobrandstoffen en hernieuwbare brandstoffen van niet biologische oorsprong (kortweg: RFNBO’s) zijn, zoals bijvoorbeeld groene waterstof of groene ammonia. Daarnaast zijn schepen vanaf 2030 verplicht om stroominstallaties aan wal te gebruiken voor de energie die ze verbruiken als ze aan wal liggen.

De doelstellingen om geleidelijk de broeikasgasintensiteit te verminderen is als volgt:

- -2% vanaf 1 januari 2025
- -6% vanaf 1 januari 2030

[9] *E-fuel: synthetische brandstof die met behulp van duurzame elektriciteit wordt gemaakt.*

- -13% vanaf 1 januari 2035
- -26% vanaf 1 januari 2040
- -59% vanaf 1 januari 2045
- -75% vanaf 1 januari 2050.

Duurzame brandstoffen die gebruikt mogen worden om FuelEU Zeevaart na te leven moeten geproduceerd zijn van grondstoffen die in Annex IX A en Annex IX B. Daarnaast mogen “uncategorised” biobrandstoffen gebruikt worden. RFNBO’s and hernieuwbare elektriciteit tellen ook mee voor de broeikasgasreductie. Verder mogen “betere” fossiele brandstoffen, zoals LNG en LPG ook meetellen in de broeikasgas reductie doelstellingen. Evenals ReFuelEU Luchtvaart, sluit FuelEU Zeevaart duurzame branstoffen geproduceerd van voedsel- en voedergewassen uit.

4.2 Beleidssturing in Nederland

De Nederlandse overheid tracht de uitdagingen vanuit de Europese richtlijnen op een kosteneffectieve manier gezamenlijk aan te pakken. Hiervoor is het zogenaamde Energie voor Transportsysteem opgezet, een marktmechanisme waarbij hernieuwbare brandstofeenheden (HBE’s) kunnen worden gecreëerd en verhandeld. Door het verzamelen van voldoende HBE’s voldoen partijen aan hun verplichting. Om deze handel te faciliteren is bij de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) een register opgezet, het zogenaamde REV (Register Energie Vervoer), waar partijen een rekening hebben met HBE’s.

Bedrijven die fysiek hernieuwbare brandstoffen leveren aan de vervoerssector, kunnen dit inboeken. Hiervoor ontvangen ze HBE’s, waarbij 1 HBE gelijk staat aan 1 GJ. Wanneer een bedrijf hernieuwbare energie levert aan de vervoerssector wordt een “Bewijs van duurzaamheid” overhandigd aan de NEa. In ruil daarvoor stort de NEa HBE’s op de rekening van het bedrijf in het REV. Vanaf dat moment kunnen deze HBE’s verhandeld worden aan andere bedrijven.

Om het gebruik van bepaalde grondstoffen of vormen van hernieuwbare energie te bevorderen en anderen juist te ontmoedigen zijn er subdoelstellingen en limieten gesteld. Vanwege deze subdoelstellingen en limieten worden vier verschillende typen HBE’s onderscheiden:

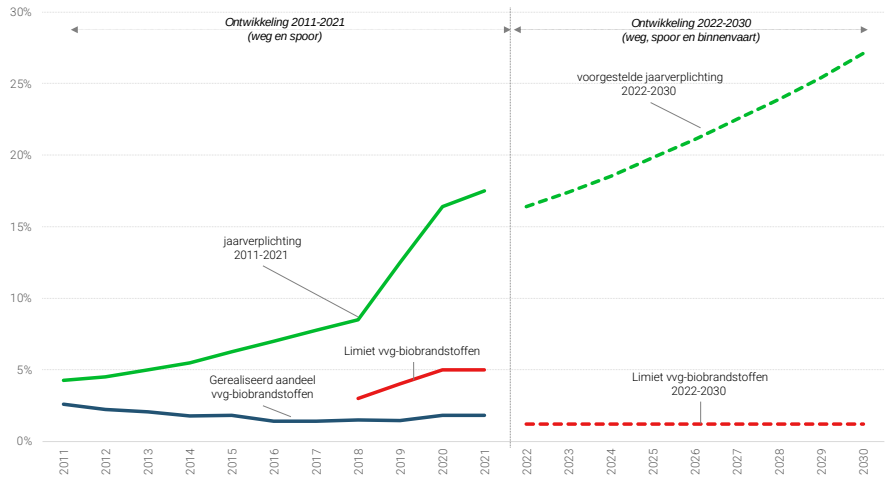
- HBE-G**:** Leveringen van biobrandstoffen die geproduceerd zijn uit bepaalde afvalstromen en residuen genereren HBE-G’s. Van deze geavanceerde HBE’s hebben bedrijven een minimum aandeel nodig. De grondstoffen die in aanmerking komen voor dit soort HBE’s zijn te vinden op de lijst in Annex IX-A van de REDII
- HBE-C: Conventionele HBE’s worden aangemaakt voor leveringen van biobrandstoffen die geproduceerd zijn uit landbouw- en energiegewassen. Aan deze categorie is een maximum gesteld op hoeveel gebruikt mag worden om te voldoen aan de verplichting. Dit soort brandstoffen mag maximaal 1,2 % meetellen voor de jaarlijkse verplichting
- HBE-IXB**:** Biobrandstof geproduceerd uit gebruikte plantaardige of dierlijke oliën en vetten levert HBE-IXB’s op. Deze grondstoffen zijn gespecificeerd in Annex IX-B van de REDII. Ook aan dit type is een maximum gesteld. Dit soort brandstoffen mag maximaal 10% meetellen voor de jaarlijkse verplichting
- HBE-O: Een overige categorie, waar verschillende typen hernieuwbare brandstof binnenvallen, zoals RFNBO’s en hernieuwbare elektriciteit. Zulke HBE-O’s kunnen volledig naar eigen gelang worden gebruikt voor het voldoen aan de jaarverplichting.

Voor de stimulering van hernieuwbare energie uit de categorieën HBE-G en HBE-IXB zijn dubbeltellingen van kracht. Dit betekent in de praktijk dat voor dat soort leveringen elke GJ hernieuwbare energie 2 HBE’s genereert. Er bestaan nog andere vermenigvuldigingsfactoren om bepaalde toepassingen te ontmoedigen of stimuleren. Zo worden voor elke GJ geleverde hernieuwbare elektriciteit zelfs 4 HBE’s uitgekeerd en worden leveringen aan internationale luchtvaart en zeevaart respectievelijk met een factor 1,2 en 0,8 vermenigvuldigd.

Op een vast moment in het jaar bekijkt de NEa of de verplichte partij voldoende HBE’s op de rekening heeft staan. Vervolgens worden deze afgeschreven en daarmee heeft die partij aan zijn verplichting voldaan. Van de HBE’s die niet zijn gebruikt kan een deel worden meegenomen om in het daaropvolgende jaar te worden gebruikt.

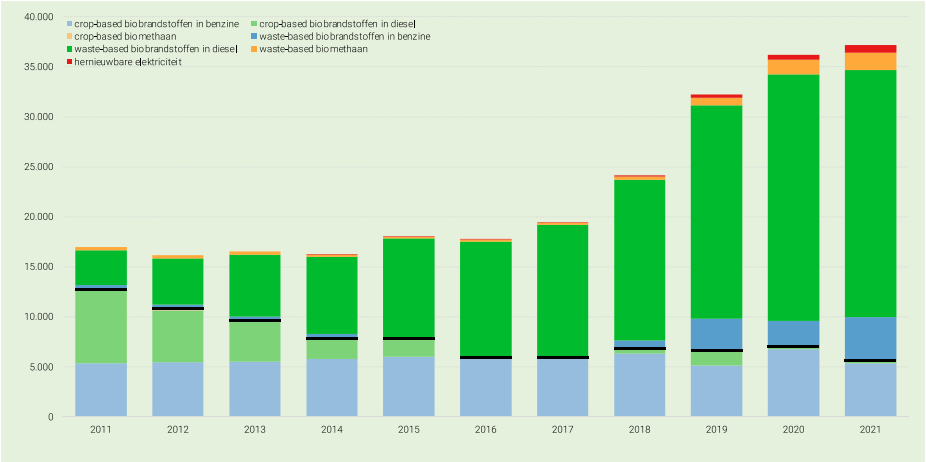
Aandeel biobrandstoffen uit voedsel-en voedergewassen

De vanuit Europese regelgeving opgelegde verplichting tot het hebben van een bepaald procentueel aandeel hernieuwbare energie in de mix ontwikkelt zich door de tijd heen (zie figuur 20). De eerste RED schreef een percentage van 4,25 % in 2011 voor, oplopend tot 17,5% in 2021. Daarbij werd een limiet ingesteld voor brandstoffen uit voedsel- en voedergewassen van 3% in 2018 oplopend tot 5% van de totale mix. Nederland bleef daar ruim onder en het nieuwe maximum vanaf 2022 werd vastgesteld in REDII op het niveau van 2021 (wanneer binnenvaart meegerekend zou worden, dat was in Nederland 1,2%). Het overkoepelende doel ontwikkelde zich wel verder van 16,4% in 2022 tot 27,1% in 2030. Deze ontwikkeling moet dus gerealiseerd worden met andere hernieuwbare brandstoffen dan die uit voedsel-en voedergewassen.



Figuur 20. Ontwikkeling van jaarverplichting en aandeel biobrandstoffen uit voedsel- en voedergewassen in transportbrandstoffen in Nederland

In Figuur 21 is te zien hoe de verdeling van volumes geleverde hernieuwbare brandstoffen zich heeft ontwikkeld tussen 2011 en 2021. Wat hier dus goed te zien is, is dat de inzet van voedsel- en voedergewassen in diesel vrijwel verdwenen is en dat dit veelal vervangen is en nog verder uitgebreid is met biobrandstoffen op basis van afval- en reststromen. De inzet van voedsel- en voedergewassen in benzine is nagenoeg gelijk gebleven, met een geringe toevoeging van de inzet van afval en residuen voor benzine. Verder wordt langzaam zichtbaar dat hernieuwbare elektriciteit en biomethaan uit afval en residuen een rol gaan spelen in de mix.



Figuur 21. Ontwikkeling van de verdeling van volumes geleverde hernieuwbare brandstoffen naar herkomst tussen 2011 en 2021 in Nederland

4.3 Conclusies beleidsraamwerk

Door de EU met daarop aansluitend de nationale overheid is in de loop der jaren een beleidsraamwerk ontwikkeld dat enerzijds duidelijk maakt wat de doelen richting 2030 en daarna zijn in de transitie van fossiele naar hernieuwbare energiedragers. Anderzijds is het beleidsraamwerk gevolgd door regelgeving om de mogelijk negatieve impact van energiedragers op de voedselketen, onze natuur en ons milieu te voorkomen. De verdere ontwikkeling van energiedragers in Noord-Holland, zowel de productie als het verbruik, zal plaatsvinden binnen deze kaders en heeft consequenties voor de toepassingen in alle sectoren, waaronder sinds kort ook luchtvaart en zeevaart.

5 Analyse energiedragers en ketens

Per relevante energiedrager wordt een factsheet gepresenteerd met de meest gangbare productieketens. Hierna worden per energiedrager aandachtspunten voor de inzet binnen Noord-Holland gegeven. Het gaat daarbij om aandachtspunten voor de gehele keten. Zo wordt duidelijk welke energiedragers de voorkeur hebben binnen de Noord-Hollandse context en wat de aandachtspunten zijn richting 2030 en daarna.

5.1 Toekomstige energiedragers Noord-Holland

Uit de energetische-analyse van de verschillende sectoren in hoofdstuk 3 ontstaat een beeld van de voor Noord-Holland belangrijkste energiedragers richting 2030 en daarna:

- In toenemende mate wordt elektrificatie verwacht, zowel de vraag naar als de productie van elektriciteit neem toe
- De inzet van lokaal beschikbare warmtebronnen neemt toe, vooral voor het verwarmen van de gebouwde omgeving
- Biokerosine (2030) en synthetische kerosine (2050) voor de luchtvaart zijn de belangrijkste vervangers voor fossiele kerosine van dit moment
- Waterstof zal vooral hoogwaardig worden toegepast in de industrie in hoge temperatuurprocessen
- Bijmengen van vloeibare biobrandstoffen in het vervoer over de weg neemt in omvang toe: biodiesel, bioethanol; de ‘drop-in’ brandstoffen
- Hernieuwbare gassen voor hoogwaardige inzet in industrie en transport: stortgas, biogas, groengas, bioLNG, bioCNG. Gaat tot 2030 om vergisten, nog geen vergassing
- Vaste biomassa wordt ingezet bij warmtenetten en stoom in de industrie
- Nog niet veel genoemd maar wellicht een rol voor anorganische brandstoffen zoals NH_3 en Fe

Een deel van deze energiedragers is nog niet in grote volumes en op commerciële schaal beschikbaar. Wij verwachten mede daarom dat een deel van de energiedragers pas na 2030 een grote rol zal gaan spelen, zoals aangegeven in tabel 3.

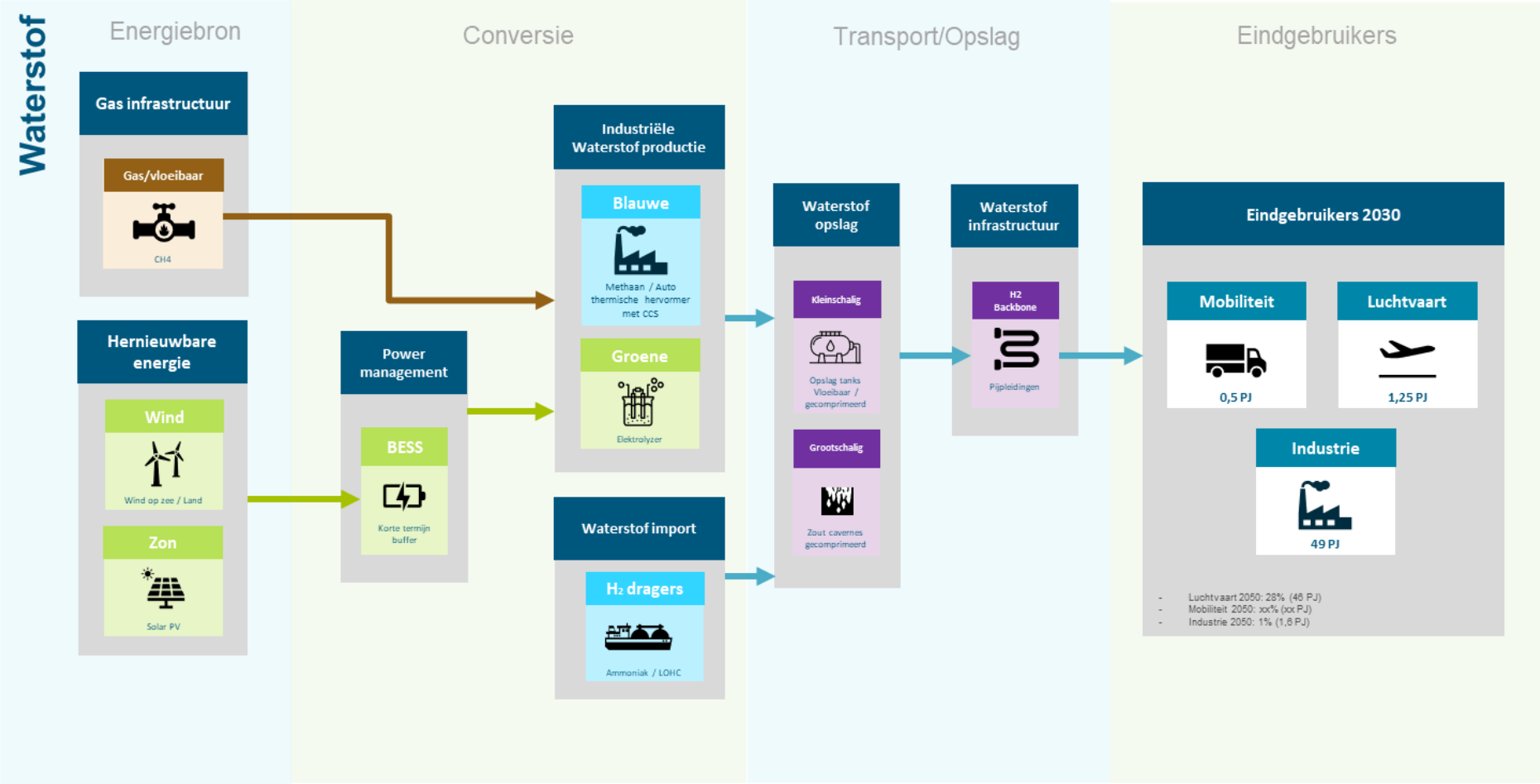
Tabel 3: Relevante energiedragers Noord-Holland in 2030 en 2050

Hoofdgroepen	Tot 2030	Richting 2050
Gas: Biogas, groengas, BioLNG	X	X[10]
Vast: Afval, houtsnippers en houtpellets	X	X[4]
Vloeibaar: Biodiesel, Bioethanol	Bijmenging	X[4]
De nieuwe biobrandstoffen	Pilot en demo	X[4]
Waterstof	Demo	X
De nieuwe synthetische brandstoffen	Pilot	X
Anorganische brandstoffen zoals NH_3, Fe	Verkennend	X

[10] *Ook een connectie met de biobased economy*

Waterstof

Er zijn drie routes voor de productie van waterstof: de grijze, blauwe en de groene route. De grijze route gebruikt aardgas (CH_4) of kolen (grijze elektriciteit), de blauwe route gebruikt aardgas en kolen gecombineerd met CCS en de groene route gebruikt hernieuwbare energiebronnen zoals zon en wind. In figuur 22 is de bijbehorende keten van waterstof weergegeven. Daarbij is steeds onderscheid gemaakt in de bron, de productie (conversie), het transport en de opslag en het eindgebruik.



Figuur 22 De keten van waterstof. Op termijn zal waterstof vooral groen geproduceerd worden, dat is met behulp van elektriciteit uit wind en zon

Energiebronnen en grondstoffen, van grijze naar groene waterstof

De grijze en blauwe route maakt waterstof uit aardgas of kolen (grijze stroom), terwijl de groene route met behulp van hernieuwbare elektriciteitsopwekking zoals zon of wind waterstof produceert uit water. De elektriciteit voor de lokale productie van waterstof is afkomstig van land, van zee (wind offshore) of uit import. Omdat de trend in geheel Europa is gericht op meer elektrificatie is structurele grootschalige import van elektriciteit op termijn niet te verwachten.

Conversieproces, de elektrolyser voor groen en methaan hervormer voor grijs

Het conversieproces van grijze of blauwe waterstof maakt gebruik van een methaan hervormer, ATR-installatie of elektrolyser fabriek (met grijze stroom). Bij blauwe waterstof wordt de CO_2 die vrijkomt in de productieketen afgevangen en opgeslagen (CCS). Groene waterstof wordt uitsluitend geproduceerd in een elektrolyser fabriek met gebruik van groene stroom. De CO_2-uitstoot is hier nihil. De verwachting is dat er waterstof-import zal ontstaan naast lokale productie. In andere gebieden is de zonpotentie hoger waardoor de productie goedkoper is. De verwachting is dat bij import waterstof (of op waterstof gebaseerde energiedragers, zoals ammoniak) per schip uit andere werelddelen zal worden aangevoerd. Niet alleen vanwege de kosten ontstaat import, maar ook vanwege de begrenzingen in Nederland zoals de beperkt beschikbare ruimte voor elektrolyserfabrieken en grenzen aan de groei van de duurzame elektriciteitsproductie. Import maakt een Nederlandse waterstofeconomie mogelijk met naast inzet voor eigen gebruik ook export van grondstoffen die met waterstof gemaakt worden.

Transport en opslag, op lage temperatuur en onder druk

De opslag van waterstof zal voornamelijk cryogeen in opslagtanks in havengebieden plaatsvinden voor kleinschalig opslag en onder druk in zout cavernes voor grootschalig opslag. In de provincie Noord-Holland zal naar verwachting alleen kleinschalig opslag plaatsvinden met name in haven van Den Helder voor geproduceerde groene waterstof uit hernieuwbare offshore bronnen en in de haven van Amsterdam voor de geïmporteerde en industrieel geproduceerde waterstof. De geschikte zout cavernes in Nederland liggen verder in het noorden van de land en dus buiten de grenzen van de provincie. Wellicht is de bestaande gasopslag Bergermeer geschikt te maken voor waterstofopslag. Echter de transport infrastructuur er naartoe zullen grotendeels door de provincie lopen via de zo geheten waterstof backbone van Nederland (waterstof pijpleidingen). Een andere optie is om waterstof te transporteren via de conventionele vervoermiddelen zoals trucks, spoor of binnenvaart naar de afnemers, deels cryogeen op lage temperatuur en deels onder druk.

Noord-Hollands vooruitzicht waterstofketen

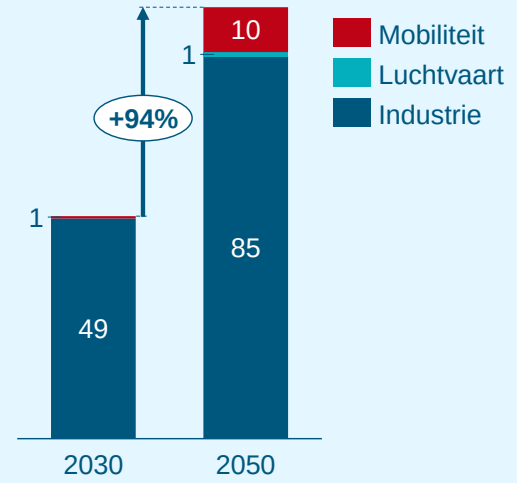
Grote drijfveren voor de ontwikkeling van de waterstofketen zijn het kunnen verwerken van overschotten elektriciteit wind offshore Noordzee en de transformatie van Tata Steel Nederland in een duurzame staalproducent. Voor zover beschikbare ruimte en veiligheid dit toelaat zal de waterstofketen zich dan ook vooral ontwikkelen binnen het bestaande industriële complex van NZKG. Naast productie is, zeker op termijn, de import van waterstof te verwachten.

Eindgebruikers waterstof

Eindgebruikers in de keten zijn vooral de mobiliteit, luchtvaart en industrie. De industrie heeft het grootste aandeel in toekomst, Tata Steel Nederland is daarbij veruit de grootste verbruiker.

De Industrie zal in de toekomst de grootste vraag naar waterstof hebben.

Toekomstige waterstofvraag in Provincie NH [PJ]



Bronnen: Analyse studio Gear Up en RHDHV

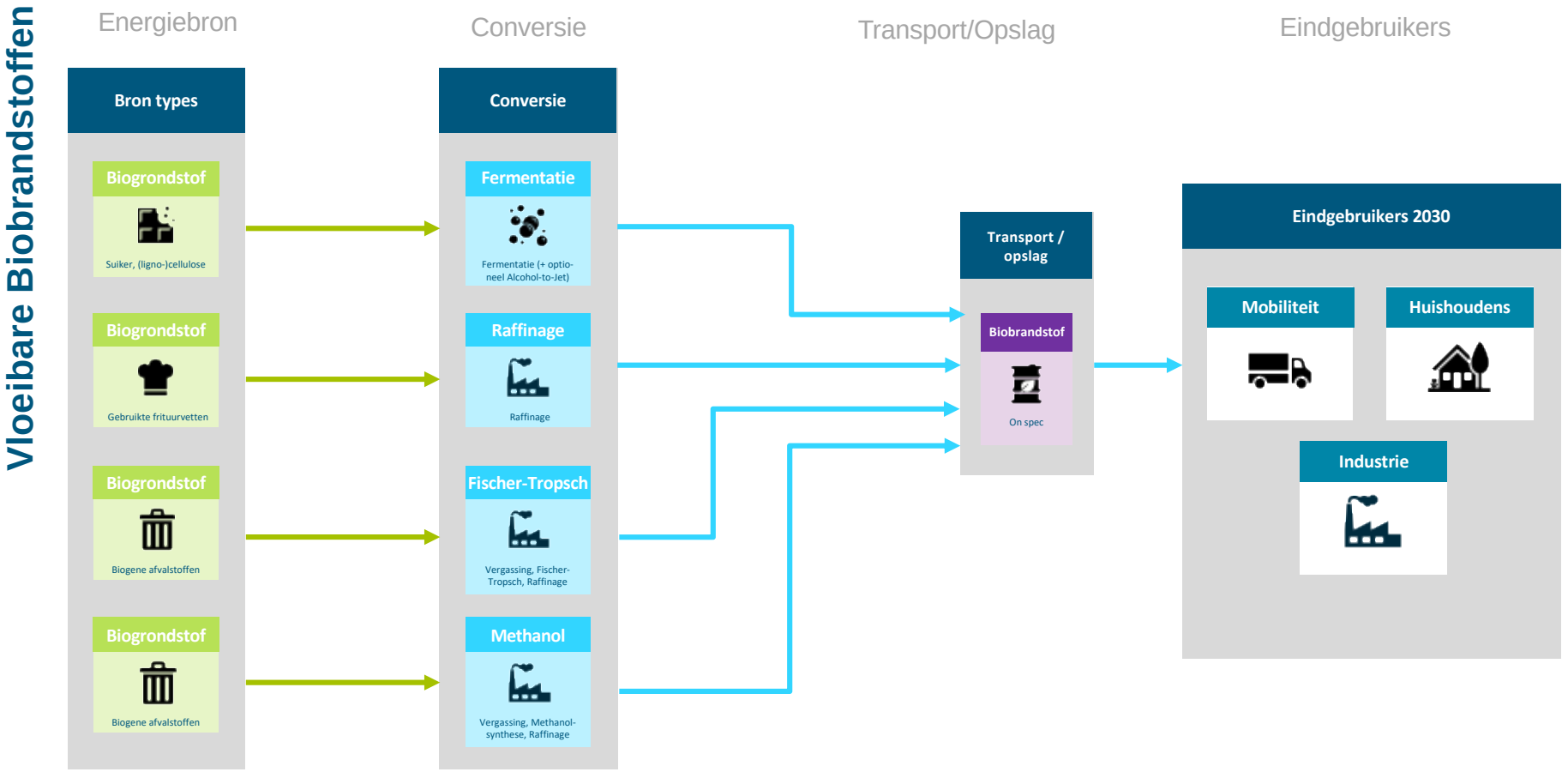
Feedstock voor andere energiedragers

Waterstof (H_2) kan als grondstof dienen voor meerdere energiedragers zoals synthetische brandstoffen, methanol of ammonia. In een chemisch proces worden dan andere moleculen aan waterstof gebonden. Bijvoorbeeld $CO_2 + 4\ H_2 \rightarrow CH_4 + 2\ H_2O$.

Met andere woorden, uit de reactie tussen CO_2 en waterstof ontstaan methaan en water.

Vloeibare biobrandstoffen

Vloeibare biobrandstoffen is een verzamelnaam voor vloeibare brandstoffen van biogene oorsprong. Hieronder vallen onder andere biogene dieselvervangers zoals fatty acid methyl esther (FAME), hydro treathed vegetable oil (HVO) maar ook ethanol en bionafta. Er zijn verschillende productieroutes mogelijk voor biobrandstoffen. Ethanol kan geproduceerd worden door gisting en distillatie van grondstoffen die een voldoende hoeveelheid suiker bevatten (zoals rietsuiker en suikerbiet) of zetmeel (zoals maïs, graan of maniok). Biodiesel wordt geproduceerd door plantaardige olie of dierlijk vet chemisch te combineren met alcohol. De belangrijkste vloeibare biobrandstof routes zijn weergeven in figuur 23.



Figuur 23: Energieketens van vloeibare biobrandstoffen. Het overgrote deel van de biobrandstoffen wordt toegepast in mobiliteit (luchtvaart, vervoer over de weg en water)

Energiebronnen en grondstoffen

Zoals in hoofdstuk 4 beschreven moeten grondstoffen voor biobrandstoffen aan strenge Europese eisen voldoen. Trends laten zien dat inzet van voedsel- en voedergewassen in biodiesel vrijwel verdwenen is, en dat dit veelal vervangen is en nog verder uitgebreid is met biobrandstoffen op basis van afval- en reststromen. De inzet van voedsel- en voedergewassen in benzine is nagenoeg gelijk gebleven, met een geringe toevoeging van de inzet van afval en residuen voor benzine.

Conversieproces, verschillende processen voor biodiesel en bio-ethanol

Biodiesel is te maken uit plantaardige oliën en dierlijke vetten, zoals oud frituurvet. De oliën en vetten – bij planten wordt de olie er eerst uitgeperst – worden onderworpen aan een reeks chemische reacties. Dat maakt ze minder stroperig waardoor ze dezelfde kwaliteit krijgen als gewone diesel. Bio-ethanol, een alcohol, ontstaat op een heel andere manier en wel door vergisting. Bij vergisting zetten micro-organismen plantensuikers om in alcohol en CO_2, dit met behulp van enzymen. Ethanol is het makkelijkst te verkrijgen uit glucose en zetmeel, waar planten als mais, suikerbiet en suikerriet grotendeels uit bestaan.

Een andere productiemethode is het Fisher-Tropsch proces, het is een vergassingstechniek. Door koolstofhoudende brandstof zuurstofarm te verbranden (partiële oxidatie) ontstaat er koolmonoxide. Als men tijdens dit proces stoom toevoegt en het gas langs een katalysator leidt en daarna het eindproduct zuivert, dan ontstaat er uit het gasmengsel van koolmonoxide en waterstof synthesegas, ook wel syngas genoemd. Dit proces wordt steam reforming genoemd. Uit syngas kunnen synthetische koolwaterstoffen worden gemaakt die de basis vormen van diesel en andere producten. Onderzocht wordt, in hoeverre het mogelijk is om uit water (H_2O) en CO_2 met behulp van zonne-energie brandstof te maken met behulp van het Fischer-Tropsch proces.

Transport en opslag

Veel vloeibare biobrandstoffen kunnen in het transport en opslagsysteem van fossiele brandstoffen ingepast worden. Het gaat daarbij om transport per tankschip of tankwagen en opslag in tanks.

Noord-Hollands vooruitzicht vloeibare biobrandstof keten

De keten van vloeibare biobrandstoffen zal zich, daar waar het de productie, op- en overslag betreft vooral gaan concentreren in het Amsterdamse havengebied. Het betreft de uitbouw van de ontwikkeling die nu al gaande is gericht op de transformatie van een fossiele naar een duurzame brandstof bunkerhaven. De biobrandstof keten wordt daarbij een onderdeel van een biobased economy waarbij alleen laagwaardige grondstoffen worden gebruikt voor de productie van brandstoffen. Om de productie mogelijk te maken zal import van grondstoffen nodig zijn. Rechtstreekse import van biobrandstoffen zal ook plaatsvinden. De keten zal dan ook naar verwachting internationaal van aard zijn.

Eindgebruikers vloeibare biobrandstoffen

De grootste eindverbruikers van vloeibare biobrandstoffen zijn te vinden in het wegvervoer, luchtvaart en transport over water. Waarbij vervoer over de weg en per spoor elektriciteit een belangrijk aandeel zal hebben als energiedrager, is dit in de luchtvaart en transport over water niet het geval. De vloeibare biobrandstoffen worden voorlopig nog bijgemengd bij de fossiele variant. Dit heet 'drop-in' brandstoffen. Het grote voordeel van deze 'drop-in' brandstoffen is dat ze zonder (grote) aanpassingen gebruikt kunnen worden in de huidige motoren en infrastructuur.

Daarnaast zal de industrie een afnemer zijn. Het gaat dan om hoogwaardige toepassingen in hoge temperatuurprocessen zoals de productie van stoom. Ook lenen vloeibare biobrandstoffen zich voor back up, balanceer en piek toepassingen. De biobrandstof werk dan in aanvulling op duurzame bronnen zoals wind en zon. Biobrandstoffen laten zich goed toepassen in warmtekrachtkoppeling (WKK), de brandstof wordt dan benut voor de productie van elektriciteit en warmte. Het gaat daarbij vooral om WKK-toepassingen in de lichte industrie en de glastuinbouw.

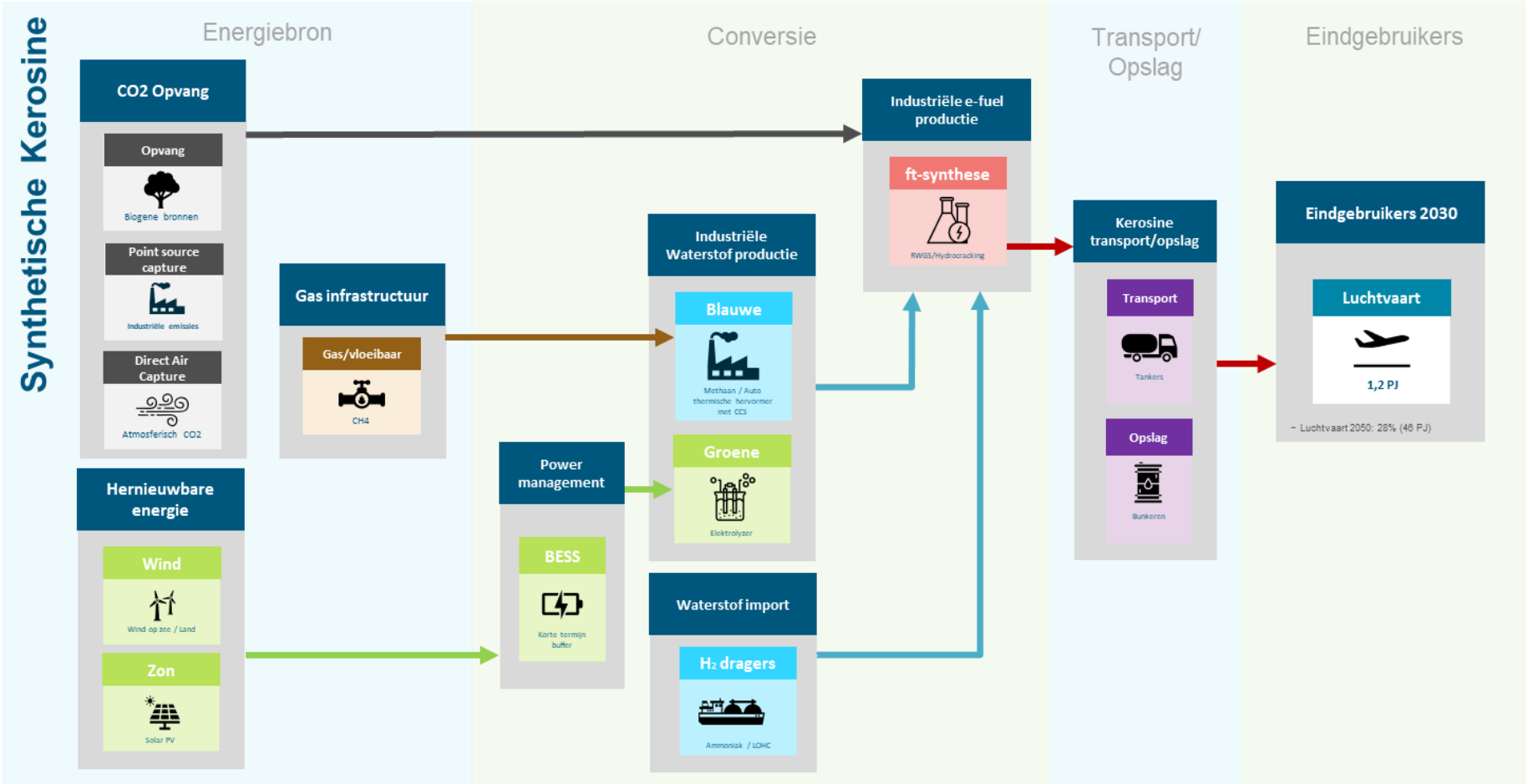
Tot slot wordt enige afzet verwacht in de gebouwde omgeving. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om de back-up en pieklastvoorziening in een warmtenet of om de energievoorziening in de utiliteit, denk daarbij bijvoorbeeld aan ziekenhuizen.

Vloeibare biobrandstoffen gelden voor eindgebruikers als een van de meest flexibele brandstoffen. De energiedichtheid is hoog, de opslag in tanks is relatief eenvoudig mogelijk en de technieken die de biobrandstof omzet in energie zijn relatief goedkoop en schaalgrootte flexibel.

Wel gaat de verbranding gepaard met NOx emissie waardoor 'state of the art' technieken nodig zijn om deze emissie te minimaliseren op een niveau vergelijkbaar met de verbranding van aardgas.

Synthetische kerosine

Synthetische kerosine (synfuels of e-fuels) wordt gemaakt van (groene) waterstof en CO_2. Door beide stoffen te fermenteren wordt ethanol gevormd die vervolgens omgezet wordt in duurzame kerosine. Een andere mogelijkheid is om via een regulier kraakproces de waxachtige substantie, afkomstig uit groene waterstof en CO_2 om te zetten naar synfuels. De CO_2 die hiervoor nodig is kan worden opgevangen uit de lucht (direct air capture), verkregen worden uit biogene bronnen (biomassa) of bij een CO_2-emitter worden opgevangen (CCU). De mogelijke waterstofproductie routes staan in de paragraaf 'Waterstof'. In alle gevallen komt alleen de CO_2 vrij bij het verbranden van de geproduceerde synfuel. Zo is sprake van een CO_2 kringloop die klimaatneutraal is. In figuur 24 is de volledige keten van synthetische kerosine weergegeven.



Figuur 24 De keten van synthetische kerosine. Vanuit waterstof en kooldioxide (CO_2) wordt synthetische kerosine gemaakt. Als dit met behulp van elektrolyse gebeurt dan is de naam e-fuel

Energiebronnen en grondstoffen

De grondstoffen voor synthetische kerosine zijn CO_2 en waterstof. De benodigde CO_2 kan afkomstig zijn uit de lucht of worden afgevangen in fabrieken of energiecentrales waar CO_2 vrijkomt. Om te voorkomen dat er netto CO_2 in de atmosfeer vrijkomt, moet de bron ofwel direct uit de lucht zijn of kortcyclisch biogeen dat wil zeggen uit biomassa. Direct air capture (DAC) is in principe een onbeperkte bron voor CO_2. De DAC-technologie is nu nog kostbaar en verbruikt veel energie en ruimte. Er zijn kostendoorbraken nodig om het commercieel levensvatbaar te maken. Het Nederlandse Carbyon werkt aan zo'n doorbraak. Als de afvangst van CO_2 uit een fossiele bron komt, zal er netto, weliswaar verminderd, CO_2 uitgestoten worden. Wetten en regels rondom de toerekenbaarheid zullen bepalen wie verantwoordelijk is voor de CO_2-uitstoot. Op termijn is deze fossiele route niet houdbaar, immers het is niet klimaatneutraal.

Conversieproces, mix van elektrolyse en chemische conversie

In de synfuelketen zijn er twee hoofd productiepaden, namelijk de Fischer-Tropsch (FT) of het methanol (MeOH) pad. De energie-efficiëntie van het produceren van een eenheid vliegtuigbrandstof is voor beide paden ongeveer hetzelfde. Beide zijn zeer afhankelijk van de mate waarin afvalwarmte van de synthese gerecupereerd en gebruikt kan worden, bijvoorbeeld voor elektrolyse of CO_2-afvangst**.** Beide productiepaden zijn technologisch volwassen. Het integreren van het gehele keten is momenteel demonstratie fase in Duitsland. De kosten voor hernieuwbare elektriciteit zijn sterk gedaald, echter de kosten voor groene waterstof productie liggen nog vrij hoog waardoor synfuel nogal kostbaar is. Op dit moment werken een aantal ondernemingen aan de productie van synfuels waaronder SkyNRG, Synkero en Shell. Zij hebben het plan om tegen 2027 een synfuel-fabriek te openen in de haven van Amsterdam. Daarnaast voert Shell allerlei experimenteren uit rondom synfuels in haar onderzoekscentrum in Amsterdam. Voor synfuels is vaak waterstof nodig. De mogelijke waterstofproductie routes staan in de paragraaf 'Waterstof'.

Transport en opslag

Synfuel zal geschikt moeten zijn voor direct gebruik en moeten voldoen aan de specificaties en veiligheidseisen zoals die gelden voor bestaande fossiele brandstoffen. Dit betekent dat de transport- en opslaginfrastructuur voor synfuels dezelfde zullen zijn als die voor fossiele brandstoffen. In provincie Noord-Holland zullen synfuels voornamelijk worden opgeslagen in de havengebieden (Amsterdam en Den Helder). Daarom heeft de haven van Amsterdam de ambitie om tegen 2030, 12% van zijn opslagcapaciteit vrij te maken voor alternatieve brandstoffen.

Noord-Hollands vooruitzicht synthetische kerosine keten

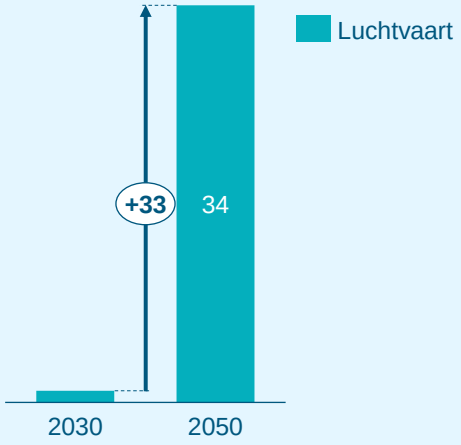
De keten zal zich ontwikkelen uit de huidige fossiele kerosine keten met Schiphol als belangrijkste drijvende kracht in de transformatie. Of de synthetische keten op eenzelfde schaalgrootte in Nederland mogelijk is daarbij de grote vraag, import zal de resterende vraag dekken.

Eindgebruikers synthetische kerosine

De eindgebruiker van deze keten zal alleen de luchtvaart zijn met Schiphol als grootste klant. Waarbij tot 2030 een kleine hoeveelheid zal worden gebruikt voor proef doeleinden en pas richting 2050 toepassing op grote schaal is voorzien.

De vraag naar synfuel zal richting 2050 sterk toenemen voor de luchtvaart.

Toekomstige synfuel vraag in Provincie NH [PJ]



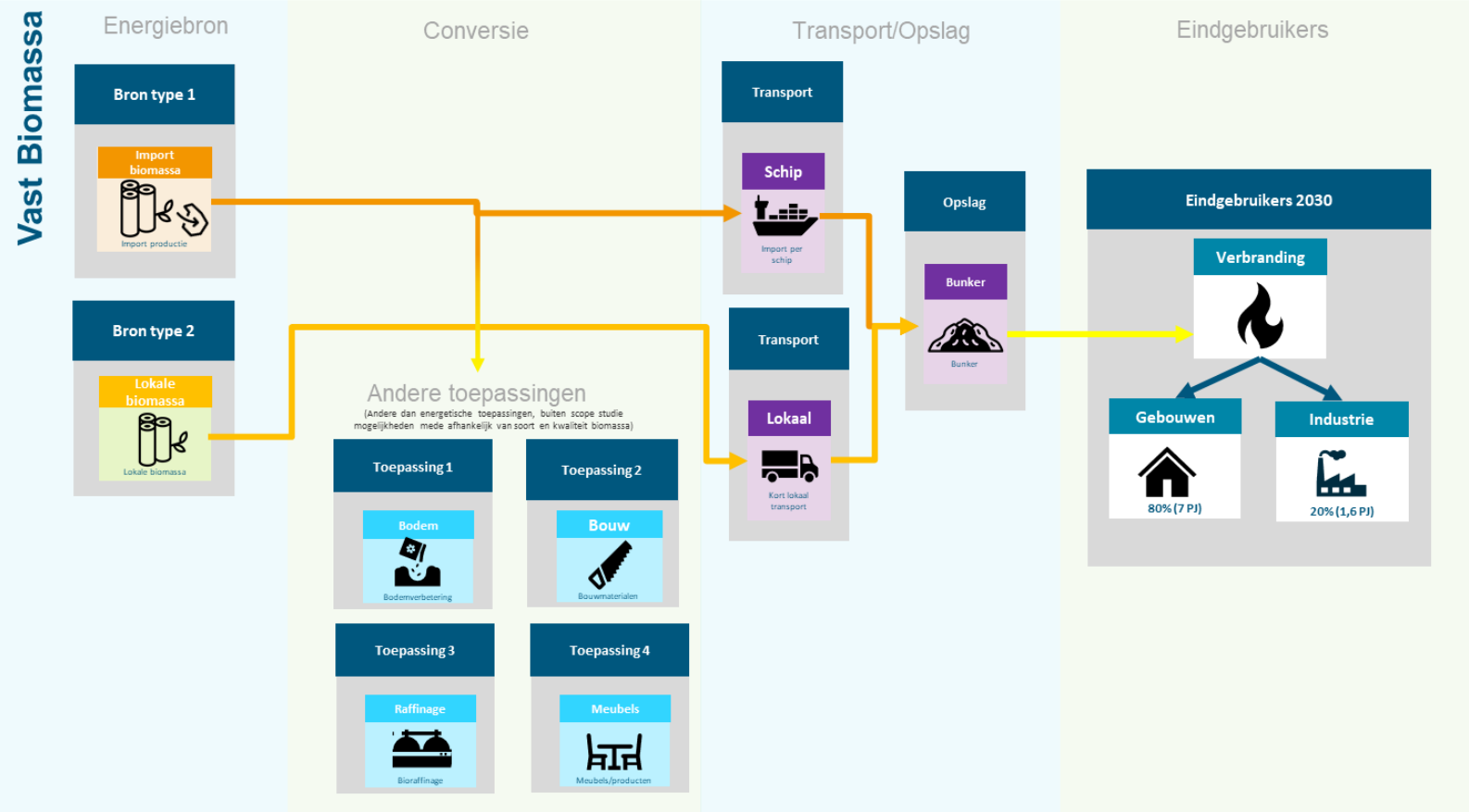
Bronnen: Analyse studio Gear Up en RHDHV

Gebruiksnormen in de luchtvaartsector

In de luchtvaartsector staat veiligheid op de eerste plaats en daarom gelden er strikte normen voor de brandstoffen die worden gebruikt in vliegtuigen. De compatibiliteit met deze normen is belangrijk voor synfuels als ze op de markt willen komen. De meest belangrijke normen zijn opgesomd in ASTM D16553 en DEF STAN 91-914. In reactie op de interesse in synfuels is er een nieuwe specificatie ASTM D75665 ontwikkeld die de vereisten voor synthetische brandstof bevattende vliegtuigbrandstoffen definieert. Verschillende types synfuels zijn al goedgekeurd volgens deze specificatie, waaronder Fischer-Tropsch Hydroprocessed Synthesized Paraffinic Kerosene (FT-SPK), die in verhoudingen tot 50% met conventionele vliegtuigbrandstof kan worden gebruikt.

Vaste biomassa

Biomassa is de biogene fractie van producten, afvalstoffen en residuen met de oorsprong in de landbouw (met inbegrip van plantaardige en dierlijke stoffen), de bosbouw en aanverwante bedrijfstakken, met inbegrip van de visserij en de aquacultuur, en ook de biologisch afbreekbare fractie van industrieel- en huishoudelijk afval. Bij vaste biomassa gaat het hierbij vaak om houtachtige materialen. Deze biomassa soort heeft een lokale oorsprong of wordt geïmporteerd. De biomassa wordt verbrand om warmte te produceren voor industriële processen of warmtenetten. De SER kiest in haar advies 'Biomassa in balans' voor de term 'biogrondstoffen'. Dit doet de SER omdat biomassa naast energetische toepassingen ook als grondstof voor verschillende toepassingen dient. De inzet van biogrondstoffen voor Noord-Holland is onderzocht in het rapport 'Duurzame inzet biogrondstoffen Noord-Holland'.



Figuur 25 De energieketen waarbij vaste biomassa wordt omgezet in warmte en/of stoom voor toepassing in stadsverwarming respectievelijk industrie

Energiebronnen en grondstoffen

Als grondstof voor energietoepassingen wordt laagwaardige biomassa gebruikt, dat is veelal houtachtige biomassa die niet (meer) bruikbaar is als grondstof voor producten. Zo wordt de biogene fractie uit huishoudelijk afval en afvalhout gebruikt voor de productie van elektriciteit en warmte. De biomassa brandstof komt voor het overgrote deel uit de regio, immers de energiedichtheid van deze brandstof is laag waardoor de kosten van vervoer relatief hoog zijn.

Conversieproces, verbranding meest gangbaar, maar ook vergassen en pyrolyse mogelijk

De meest gangbare techniek voor het inzetten van vaste biomassa als brandstof is verbranding. Voorwaarde is dat de biomassa voldoende droog is en houtachtig van aard. Afhankelijk van de schaalgrootte en de aard van de vaste biomassa vindt verbranding plaats in roosterovens (huishoudelijk afval) of wervelbedovens (afvalhout). De conversie van vervuilde vaste biomassa stromen is grootschalig, zo wordt het mogelijk om vergaande rookgasreiniging toe te passen. Ook kleinschalige toepassingen komen voor, in dat geval bestaat de brandstof uit schone biomassa zoals houtsnippers of houtpellets. Tegenwoordig is het ook op kleine schaal, denk daarbij aan wijkverwarming, mogelijk om de rookgassen vergaand te reinigen zodat de emissies van NOx en fijn stof significant lager kunnen zijn als de wettelijke vereisten. Alternatieven voor verbranding zijn vergassing en pyrolyse. Ook bij deze technieken wordt de biomassa thermisch ontleed. Bij vergassen ontstaat zo een brandbaar gas (synthesegas) en bij pyrolyse een brandbare vloeistof (pyrolyse-olie). Deze tussenproducten kunnen vervolgens als brandstof maar ook als grondstof worden ingezet.

Transport en opslag

Van alle energiedragers heeft vaste biomassa relatief de laagste energiedichtheid. Dit maakt transport volumineus en kostbaar. De meest gangbare vorm waarin vaste biomassa wordt getransporteerd is, naast de biomassa uit ons huishoudelijk afval, de houtsnipper. Transport vindt per vrachtwagen en schip plaats. Per schip is ook intercontinentale import mogelijk, op eenzelfde wijze als dit voor de papierindustrie gebeurt. Om transport over grote afstand efficiënter te doen verlopen en de conversie eenvoudiger te maken wordt houtsnippers omgezet in houtpellets. De energiedichtheid van een houtpellet is ongeveer een factor twee hoger. Waar houtsnippers in de open lucht kunnen worden opgeslagen, worden houtpellets in gesloten silo's opgeslagen.

Noord-Hollands vooruitzicht vaste biomassa keten

Zolang er biomassa fracties zijn die vrijkomen bij de verwerking van afval en die niet toepasbaar zijn als grondstof, is de inzet als brandstof waardevol. Denk hierbij aan de verbranding van ons huishoudelijk afval en afvalhout. Daarnaast zal vaste biomassa mogelijk worden ingezet in die toepassingen waar geen alternatief voorhanden is. Wanneer deze markt omvangrijk wordt dan is import van vaste biomassa onvermijdelijk, het Noord-Hollands aanbod van biomassa voor energietoepassingen is beperkt in omvang.

Eindgebruikers vaste biomassa

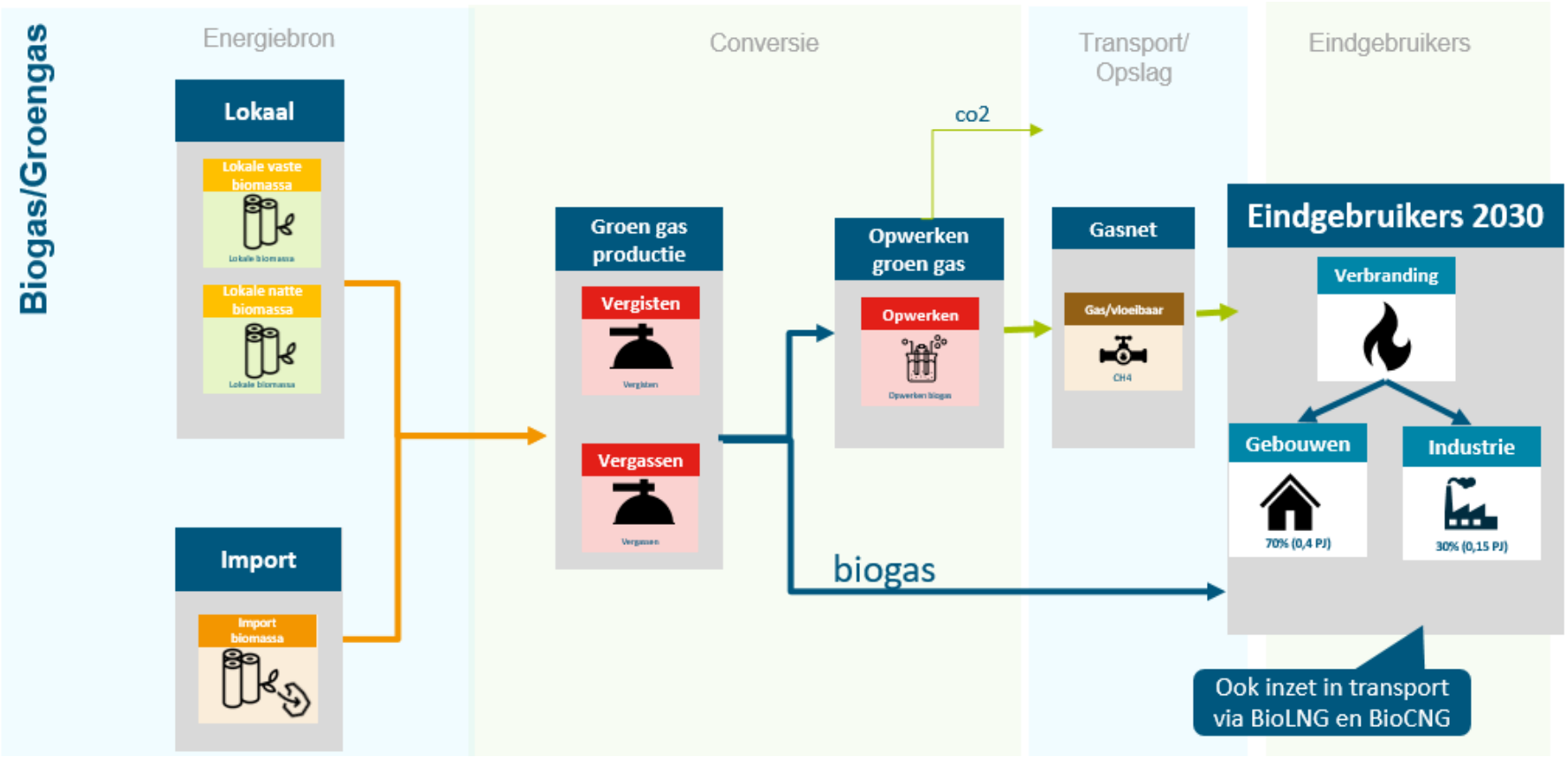
De eindgebruikers van vaste biomassa zijn te vinden in de industrie en de gebouwde omgeving. Bij de industrie gaat het vaak om stoom of andere vormen van hoge temperatuur warmte. Vaste biomassa is in deze toepassing een flexibel in te zetten brandstof. Inzet wordt vooral overwogen wanneer er geen andere duurzame alternatieven voorhanden zijn. In de gebouwde omgeving gaat het om stadsverwarming. Vaste biomassa wordt steeds minder ingezet voor de productie van elektriciteit omdat het rendement van deze omzetting relatief laag is. In warmtetoepassingen leidt de inzet van biomassa tot een hogere mate van verdringing van de inzet fossiele brandstoffen.

CO_2-emissie en biobased brandstoffen

Bij de verbranding van biomassa (vast, gas of vloeibaar) komt CO_2 vrij. Het is CO_2 uit de koolstof die de plant of boom in de jaren van groei heeft opgeslagen. Wanneer de biogene CO_2-cyclus op verantwoorde wijze is ingericht, dat is voldoen aan EU-regelgeving, dan is geen sprake van een toename van het broeikasgaseffect. Deze vorm van CO_2-emissie wordt kort cyclisch genoemd, dit in tegenstelling tot de CO_2-emissie van fossiele oorsprong die lang cyclisch is en daardoor wel bijdraagt aan klimaatverandering. De trend is om bij grootschalige bio-energie projecten de CO_2 af te vangen en nuttig toe te passen (HVC Alkmaar). In dat geval is sprake van negatieve CO_2-emissie leidend tot een afname van de CO_2-concentratie in onze atmosfeer.

Groengas en biogas

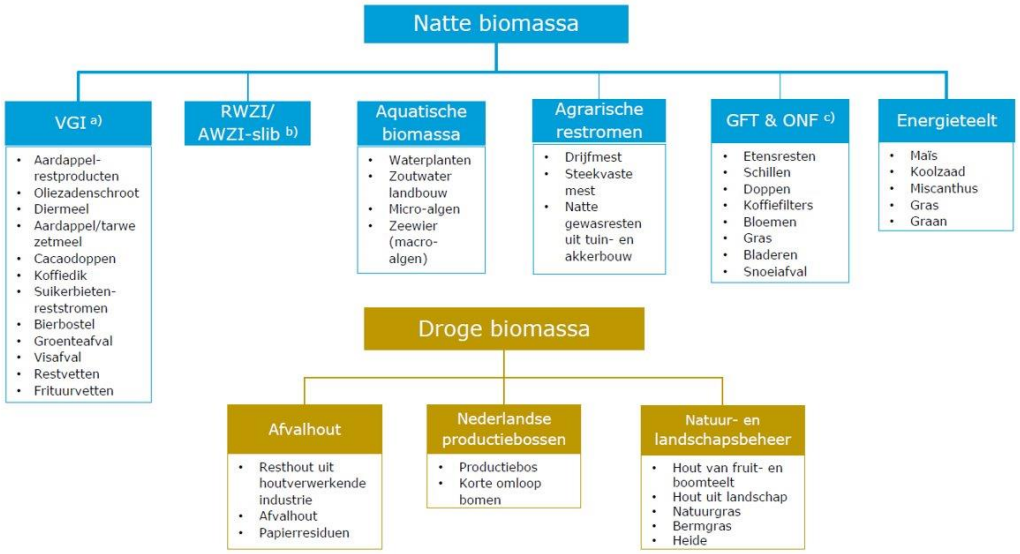
Om groengas, dat is hernieuwbaar gas van aardgaskwaliteit, te maken is biogas nodig. Biogas wordt gemaakt door biomassa, materiaal van dierlijke of plantaardige herkomst, te vergisten. Het gaat dan om natte biomassastromen die zich niet lenen voor verbranden. Het ontstane biogas wordt daarna gezuiverd, met als eindproduct groengas. Groengas heeft dezelfde eigenschappen als aardgas. Daarom kan groengas worden ingezet in het normale gasnet, iets wat niet met biogas kan. In Nederland werd in 2020 bijna 150 miljoen m^3 groengas geproduceerd. In het Klimaatakkoord staat de ambitie om in 2030 in Nederland twee miljard m^3 biogas te produceren. Is sprake van droge biomassa dan wordt deze vergast waarna directe toepassing van het geproduceerde syngas mogelijk wordt. De verwachting is dat tot 2030 vergassen nog niet op grote schaal gaat plaatsvinden. Bij vergisten zal in 2030 ongeveer 70% van het biogas afkomstig zijn van mest en 30% van overige natte biomassastromen (‘Routekaart Nationale Biogrondstoffen’, stuurgroep Biogrondstoffen, juni 2020)



Figuur 26 De energieketen van biogas en groengas. Het gas is een veelzijdige energiedrager dat, net als aardgas, in alle sectoren kan worden toegepast

Energiebronnen en grondstoffen

Er zijn heel veel verschillende soorten biomassabronnen die zich lenen voor vergisten (natte biomassa) en vergassen of verbranden (droge biomassa). Het schema hieronder geeft een overzicht.



Figuur 27 Overzicht van biomassastromen, onderverdeelt naar nat voor vergisten en droog voor verbranden of vergassen

Eindgebruikers groengas en biogas

Biogas en groengas laten zich in alle sectoren toepassen. In de vorm van groengas is het een 'drop in' fuel voor ons huidige aardgasnet. Groengas wordt gezien als een brandstof voor het verwarmen van de gebouwde omgeving daar waar geen alternatieven voorhanden zijn. Ook is biogas in de vorm van BioLNG en BioCNG toepasbaar in het vrachtvervoer over de weg. In de industrie is het een aardgasvervanger, zo ook in de glastuinbouw. Het biogas kan hier worden gebruikt voor de productie van warmte en elektriciteit, zowel de inzet van de gasketel al seen gasmotor is hierbij gangbaar.

Biogas beschikbaarheid op termijn

Biogas uit natte biomassa vindt vooral zijn oorsprong in de agrarische sector. De ontwikkeling van deze sector zal in grote mate het biogaspotentieel op termijn bepalen, denk daarbij aan de beschikbaarheid van mest. Biogas via vergassing zal bij grootschalige toepassing juist via de import van droge biomassa tot stand komen.

Conversieproces, vergisten nu en op termijn mogelijk ook vergassen

Bij vergisting zetten bacteriën de biomassa om in gas. Het is een anaeroob proces zonder toevoeging van lucht. Er zijn verschillende processen ontwikkeld voor de vergisting van diverse soorten biomassa. Ieder proces is erop gericht dat de bacteriën die voor vergisting zorgen, zo optimaal mogelijk functioneren. De gasopbrengst is dan namelijk zo hoog mogelijk.

Vergassing is een thermochemisch proces waarbij biomassa bij hoge temperatuur wordt verwerkt. Dit proces wordt steeds verbeterd. Er worden nu twee vernieuwende vergassingsprocessen getest: thermische vergassing en superkritische vergassing. Thermische vergassing: hierbij wordt droge biomassa onder hoge temperatuur chemisch omgezet in syngas. Dit gas kan net als biogas geschikt gemaakt worden voor gebruik op het gasnet. Syngas is ook direct te gebruiken als grondstof voor de industrie. Superkritische vergassing; hierbij wordt voornamelijk natte biomassa onder hoge druk omgezet in een mengsel van methaan, waterstof en koolstofdioxide. Daaruit kan groen gas gemaakt worden. Superkritische vergassing kent veel hogere rendementen dan de bestaande vergistingsmethode. Daarom is er minder biomassa nodig. En er kan gebruik gemaakt worden van biomassa met een lagere energie-inhoud, zoals grassen.

Transport en opslag

Biogas kan in cilinders, tanks of via pijpen worden getransporteerd. Eenmaal opgewerkt tot groengas kwaliteit kan het gas in het aardgasnetwerk worden ingevoed en via dezelfde systemen als aardgas worden vervoerd en opgeslagen.

5.2 Aandachtspunten per energiedrager

Het toepassen van een energiedrager heeft zowel positieve als negatieve gevolgen. Streven is om de positieve gevolgen te maximaliseren en de negatieve effecten zo klein mogelijk te doen zijn. De effecten treden niet alleen op bij het finale gebruik van een energiedrager in zijn energietoepassing maar ook in de keten die hieraan voorafgaat. Veel van deze effecten zijn onderkent door de EU en onze Nederlandse overheid. Door wet- en regelgeving, de naleving en de handhaving hierop worden de negatieve effecten beheerst en wordt zo een verantwoorde toepassing van de energiedrager mogelijk, inclusief de bijbehorende keten.

Zeven Noord-Hollandse thema's die de wenselijkheid van energiedragers bepalen

De provincie Noord-Holland heeft zeven thema's onderkend waarop de negatieve effecten zo minimaal mogelijk moeten zijn. Wanneer een energiedrager en zijn keten niet aan de standaard kan voldoen die Noord-Holland voor ogen heeft dan wordt de inzet van de energiedrager en de met deze energiedrager samenhangende activiteiten in Noord-Holland ontmoedigt. Wanneer de energiedrager en zijn keten juist beter presteren als de standaard dan is stimulering van de ontwikkeling het devies. Inzicht op de zeven thema's helpt de provincie bij de beleidsontwikkeling rondom duurzame energiedragers en de daarmee samenhangende ketens. Het inzicht wordt geboden door de aandachtspunten te benoemen die het verschil kunnen maken tussen ontmoedigen en stimuleren. Per energiedrager zijn de aandachtspunten verkend.

Voor de energiedrager-ketens is gekeken naar de impact op Noord-Holland aan de hand van de volgende zeven thema's:

1 Gezondheid: Emissie van fijnstof en geluid. Heeft ook link met verzurende emissies bij thema milieu. Gaat om fijnstof PM10 en PM5 en geluid in dBA.

2 Ruimte: Directe vraag naar ruimte in Noord-Holland. Ook aandacht voor indirecte vraag als gevolg van veiligheid en geluidscontour. Ruimte bovengronds en ondergronds (leidingen). Effect op energie infrastructuur, indirecte ruimte, onder andere vermindering netcongestie. Kwantificering in termen van ruimtebeslag in m^2.

3 Natuur: Landgebruik, impact op biodiversiteit, omvang grondstoffengebruik, beschrijvend.

4 Milieu: Emissies verzurende stoffen (NOx, NH_3 en SO_2), emissies naar water en bodem, thermische emissie (koelwater e.d.). Belangrijke parameter NOx emissie.

5 Klimaat: Broeikasgassen, in het bijzonder netto CO_2 effect emissiereductie in ton.

6 Veiligheid: Betreft veiligheid in het gebruik en veiligheid rondom installatie productie energiedragers, beschrijvend.

7 Economie: Met nadruk op levelized cost of energy, dat is de kostprijs van de energiedrager, dit in vergelijking tot zijn alternatieven.

Het achterhalen van kwantitatieve parameters binnen de thema's is niet altijd mogelijk gebleken en de waarden zijn in hoge mate afhankelijk van de inrichting van de keten. Per energiedrager is daarom een kwalitatieve analyse gemaakt van de impact op Noord-Holland gericht op het achterhalen van de belangrijkste aandachtspunten om de impact zo minimaal mogelijk te laten zijn.

Aandachtspunten waterstof

Veiligheid en risicoruimtes

Waterstof, maar ook het hiermee te maken ammoniak, kan lekken tijdens de productie, transport of opslag wat kan leiden tot veiligheidsproblemen voor mens en milieu vanwege de brandbaarheid van deze stoffen. Bovendien is ammoniak giftig. Er is een risico op vonken en explosies, wat kan resulteren in verlies van mensenlevens en schade aan apparatuur. Om deze risico's te beheersen is er risico- en milieuruimte nodig voor productie en opslag. Afhankelijk van de waterstofvorm kunnen risicocontouren oplopen van enkele honderden meters tot 1 à 2 km. Bovendien kunnen deze risico's en onzekerheden de perceptie van burgers die in de buurt van deze installaties wonen negatief beïnvloeden, denk hierbij aan woningbouw initiatieven dicht bij het havengebied zoals Haven-Stad in Amsterdam.

Milieu en ruimte tijdens productie, transport en opslag

Het belangrijkste onderscheidende aspect voor alle impactfactoren voor waterstof is de productiemethode. Grijze waterstof, gemaakt met grijze stroom, kent de nodige onwenselijke uitstoot. Deze optie wordt door staand beleid in de toekomst al uitgesloten, groene waterstof moet de opvolger zijn met blauwe waterstof in de overgangsfase. Bij blauwe waterstof wordt de CO_2 afgevangen en zo mogelijk nuttig toegepast (CCU) of ondergronds opgeslagen (CCS). Hiervoor is in toenemende mate aardgas nodig uit het buitenland met alle impact van dien. Groene waterstof wordt lokaal geproduceerd en/of geïmporteerd. De geïmporteerde waterstof heeft meer CO_2 uitstoot (wegens transport emissies) en een lager rendement (wegens omzetting naar H_2 dragers). Bij lokaal geproduceerde groene waterstof zullen de wind- en zonne-energieparken en de elektrolysers veel ruimte vragen. Voor de bouw van een fabriek op gigawattschaal is afhankelijk

van de gekozen elektrolyser technologie een oppervlakte van 8 tot 17 hectare nodig. Daarnaast vraagt een elektrolyser fabriek veel capaciteit van het elektriciteitsnet. Door waterstof te importeren kan dit worden vermeden.

Waterstof is zelf een indirect broeikasgas doordat het de afbraak van broeikasgassen zoals methaan vertraagd. Voorkomen van waterstof emissie is daarom het devies, maar emissie zal in enige mate onvermijdelijk zijn als waterstof op grote schaal wordt toegepast.

Het is op dit moment niet goed mogelijk om onderscheid te maken tussen verschillende productielocaties voor groene waterstof buiten Nederland op basis van milieu impact en/of kosten. Los van de productielocatie zijn er verschillende transportmethoden mogelijk. Voor import van waterstof over grote afstand zijn schepen het meest voor de hand liggend. Voor kortere afstanden en bij grote volumes zijn pijpleidingen een alternatief.

Voor transport naar het achterland zijn bij grote volumes pijpleidingen (ondergronds) de meest voor de hand liggende keus of vanwege de omvang zelfs de enige realistische mogelijkheid. In de tijd totdat er voldoende pijpleidingcapaciteit gerealiseerd is zijn andere transportmodaliteiten mogelijk zoals per as, binnenvaartschip of trein. Een vergelijking tussen deze modaliteiten in een studie van RHDHV liet zien dat het aantal weg- en scheepvaart bewegingen snel zo groot wordt dat dit niet meer binnen de basis infrastructuur past. Treintransport heeft daarnaast het voordeel dat dit in Europa al grotendeels elektrisch, bij voorkeur met groene stroom, mogelijk is.

Natuur en geluid

Voor waterstof fabrieken gelegen nabij Natura 2000 gebieden moet er rekening gehouden met de stikstof depositie gedurende bouw. Daarnaast kunnen de terreinverlichting en geluid van compressoren in zo'n fabriek ook impact hebben op de biodiversiteit in een Natura 2000 gebied. Met maatregelen kan deze impact worden beperkt.

Waterschaarste

Water is een van de twee belangrijke grondstoffen voor de productie van groene waterstof. De watervraag van een elektrolyser van 1,8 GW komt overeen met het waterverbruik van meer dan 70.000 mensen[11]. De impact is afhankelijk van de lokale beschikbaarheid van zoet water, de grootte van de elektrolyser en geografisch locatie. Bij grootschalige fabrieken kan dit aanzienlijk zijn aangezien de beschikbaarheid van zoet water schaars is in veel gebieden in de wereld[12]. Ontzilting van zeewater is een alternatief, maar dit heeft vervolgens ook andere milieueffecten, zoals de impact op zeeleven wegens de afvoer van het resterende zout water concentraat, de benodigde infrastructuur en de toename van het energieverbruik.

Gebruik van edelmetalen

De beschikbaarheid van de kritische materialen voor elektrolysers kan een knelpunt worden. Bij het overwegen van grootschalige elektrolyse kan dit een milieuprobleem vormen, aangezien de beschikbaarheid van edelmetalen schaarser wordt en de winning een grote impact op het milieu kan hebben. Het aanbod van sommige materialen, zoals iridium, moet drastisch worden vergroot om aan de vraag te voldoen. Er zijn verschillende afvalstromen waarmee rekening moet worden gehouden, zoals de membranen, elektroden en alkalische oplossing. Voor opschaling is het gebruik van edelmetalen voor de elektroden die in de PEM-technologie worden gebruikt een aandachtspunt.

Mogelijke sociale weerstand bij de waterstofketen

Europa streeft ernaar om een groot deel van haar waterstofbehoefte te importeren uit overzeese gebieden, zoals Afrika, waar er een grotere mogelijkheid is om hernieuwbare energie op te wekken. Het is belangrijk om te beseffen dat de oorsprong van geïmporteerde waterstof ook een bron van maatschappelijke weerstand kan zijn. Dit geldt in het bijzonder voor landen in ontwikkeling waar de bevolking benadeeld kan worden door de productie van waterstof voor export. Denk daarbij onder andere aan waterschaarste, materiaal schaarste, instabiele regimes en arbeidsomstandigheden. Het is daarom cruciaal dat bij het opstellen van een waterstof importplan, initiatiefnemers en beleidsmakers nadenken over de gevolgen die hun acties zullen hebben op de samenleving, het milieu en de menselijke welvaart in de exportlanden.

Daarnaast is het mogelijk dat er in de toekomst langdurige opslag in het noorden van Nederland plaatsvindt, met name in Groningen. Echter, het opschalen van de waterstofeconomie mag niet ten koste gaan van de veiligheid in gebieden waar zoutcavernes worden geplaatst. Het potentieel voor de aanleg van zoutcavernes is het grootst in noorden van Nederland, maar dit gebied wordt ook gekenmerkt door veel weerstand (denk aan de Groningse aardbevingsdossier). Daarom moet er zorgvuldig gekeken worden naar de gevolgen van het plaatsen van cavernes voordat ze grootschalig worden

[11] Op basis van de productie van een voorbeeldproject met gemiddeld watergebruik van ongeveer 142 liter per dag per persoon.

[12] Zoet water maakt iets minder dan 1% uit van het water op aarde. Het beste is om extra druk op de watervoorraden te voorkomen zodat drinkwater en water voor gebruik in de landbouw niet in het gedrang komt.

ingezet. Er moet ook gezocht worden naar alternatieven, zoals opslag in gasvelden, offshore opslag of opslag in het buitenland.

Aandachtspunten biomassa (vast en biogas)

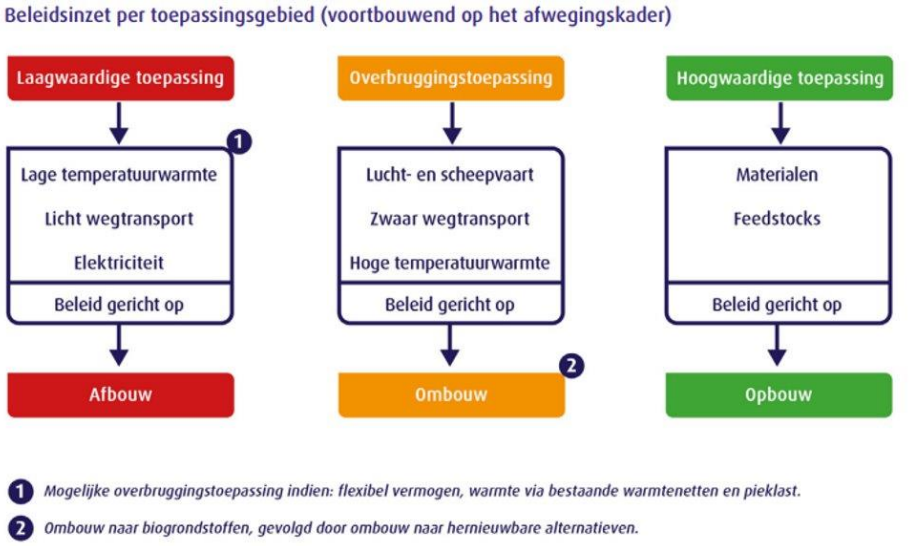
Een reflectie op de effecten van bio-energie, dus exclusief andere toepassingen zoals materialen en grondstoffen, wordt gegeven. Omdat verbranding naar omvang het grootst is én over deze installaties maatschappelijk de meeste discussie bestaat, ligt de nadruk op verbranding voor productie van warmte en/of elektriciteit. Daarna wordt kort ingegaan op vergisting.

Herkomst

De discussie rondom biomassa-stromen gaat vaak over de herkomst van de biomassa. De duurzaamheidseisen voor de inzet van biomassa zijn opgenomen in Europese richtlijnen. Deze blijken in de praktijk ook goed te werken. Wel is monitoring door onafhankelijke instanties en handhaving door de overheid waar nodig daarbij van belang.

Toepassing

Energetische toepassingen, dat is biomassa als energiedrager, scoren laag op toepassingsladder van biomassa. Het heeft daarom de voorkeur alleen restproducten zonder andere toepassingsmogelijkheden te gebruiken als brandstof. Aangeraden wordt om hoogwaardige toepassingen te stimuleren, dit in lijn met het SER 'Biomassa in balans' rapport. De biomassa die dan nog resteert mag worden ingezet als brandstof. In een biobased economy zal altijd in enige mate sprake zijn van cascadering zodat een zeker deel van de biomassa ook op termijn en structureel in aanmerking komt voor brandstoftoepassingen. De inzet voor laagwaardige toepassingen moet daarbij worden ontmoedigd, zeker als dit ten koste gaat van meer hoogwaardige toepassingen, zie figuur 28.



Figuur 28: Beleidsinzet biomassa uit 'Biomassa in balans' (SER, 2020). Hoogwaardige toepassingen krijgen voorrang boven laagwaardige toepassingen

Verbranding

Nader wordt ingegaan op de initiatieven die de afgelopen jaren maatschappelijk sterk ter discussie stond: verbranding van houtige en andere vaste biomassa in zogenaamde Bio-Energie Centrales of BEC's. Andere vormen van verbranding van biomassa, zoals verbranding in een open haard of houtkachel, en de daarbij optredende emissies zijn gebruikt als vergelijkingsbasis.

Een indicatie van de emissies naar lucht bij verbranding in een moderne bio-energiecentrales is gegeven in tabel 4. Ter vergelijking zijn emissiegrenswaarden uit wettelijke kaders, emissies van aardgasgestookte ketels en een indicatie van emissies van houtkachels en open haarden gegeven. Na de tabel beschrijven we wat we eruit leren.

Tabel 4: Praktijkwaarden en wettelijk emissiegrenswaarden per eenheid brandstof (g/GJ) en per eenheid rookgas (mg/Nm^3) voor de hout- en gasgestookte ketels in de gebouwde omgeving en de industrie

	Bioenergie-centrale (BEC)	Aardgasgestookte warmte-eenheden		Wetgevend kader			Open haarden en houtkachels
		HR107 CV-ketel	Moderne stoom-ketel	Recent afgegeven ver-gunningen voor installa-ties groter 50 MW	Activiteiten-besluit: bio-massacentrale groter 50 MW	Activiteiten-besluit: bio-massacentrale 5 tot 50 MW	
NO_x	< 1 – 28 g/GJ (3 - 80 mg/Nm^3)	9 – 12 g/GJ (30 – 40 mg/Nm^3)	11 – 16 g/GJ (34 – 48 mgNm^3)	(80 – 100 mg/Nm^3)	(100 mg/Nm^3)	145 mg/Nm^3	120 g/GJ
NH_3	< 0,02 – 0,7 g/GJ (0,07 – 2 mg/Nm^3)	Nihil	Nihil	4 mg/Nm^3	5 mg/Nm^3	5 mg/Nm^3	10 g/GJ
PM10	0,2 – 1,0 g/GJ (0,5 – 3 mg/Nm^3)	Nihil	Nihil	4,5 – 5 mg/Nm^3	5 mg/Nm^3	5 mg/Nm^3	95 g/GJ
SO_2	0,7 – 3,5 g/GJ (2 - 10 mg/Nm^3)	Nihil	Nihil	30 – 50 mg/Nm^3	60 mg/Nm^3	200 mg/Nm^3	13 g/GJ

Toelichting bij tabel 4:

- De overeenkomstige restconcentraties in de rookgassen zijn tussen haken gegeven
- Voor houtige biomassa in mg/Nm^3 bij 6 vol% O_2 (droog rookgas), voor aardgas in mg/Nm^3 bij 3 vol% O_2 (droog rookgas)
- Emissies biomassa gestookte ketels: o.a. emissie-eisen Amersfoort, Zaanstad, me-tingen Eindhoven Meerhoven en Andijk, praktijkwaarden Peka Kroef en BioWarmte-Centrale de Purmer.

Emissies van PM10 (fijn stof), NH_3 en SO_2 zijn goed te minimaliseren en zullen (of kunnen) ook bij oudere installaties binnen de van toepassing zijnde emissienormen liggen of worden gebracht. Mits een goed gedimensioneerde doekenfilter wordt toegepast en deze op de juiste manier bedreven wordt, zijn emissies van ultra fijnstof (PM5 en PM2,5) goed te bestrijden.

Emissie van NOx is moeilijker te minimaliseren en kan bij kleinere en al langer bestaande installaties (tot 50 MW) hoger zijn dan de bovenwaarde van het aangehouden bereik van restconcentraties, dat is tot 80% à 90% van de emissiegrenswaarde. Door toepassing van een dubbele DeNOx in combinatie met rookgascondensatie kan de NOx emissie dalen tot onder het niveau van aardgasgestookte ketels.

Emissies van bio-energie centrales blijven over het algemeen ruim binnen de wettelijke normen, aangezien overschrijding door bijvoorbeeld fluctuaties in brandstofsamenstelling wettelijk met een aan een maximum gebonden frequentie mag optreden. Wanneer overschrijdingen te vaak optreden dan kan door het bevoegd gezag een boete worden opgelegd of uiteindelijk sluiting volgen als adequate maatregelen niet worden doorgevoerd.

Ter vergelijking: open haarden en houtkachels zijn verantwoordelijk voor ongeveer 25% van de (ultra) fijn stof emissies in Nederland.

Vergisting

Geuroverlast en transportbewegingen zijn bij het vergisten van biogrondstoffen tot biogas de belangrijkste lokale hindereffecten waar maatschappelijke discussie over is. Strikt genomen kan geuroverlast nauwelijks optreden omdat de vergister een gesloten systeem is. Wanneer het vergistingsproces niet goed onder controle is dan is de kans op geuroverlast het grootst. Naast deze hindereffecten is er sprake van milieueffecten. In 2013 heeft onderzoeksbureau CE Delft deze in kaart gebracht. De relevante thema's zijn:

- Verzuring (zwaveldioxiden, SO_2) en vermesting (fosfaten, PO_4)
- Beschikbaarheid nutriënten
- Zomersmog en toxiciteit
- Landgebruik.

Uit het CE Delft onderzoek blijkt dat deze milieueffecten sterk variëren tussen verschillende vormen van vergisting. Over het algemeen scoort de vergisting van varkensdrijfmest goed. Ketens met substraten die ook als diervoeder gebruikt kunnen worden scoren slechter.

Tot slot is het belangrijk te beseffen dat bij de verbranding van biogas in gasmotoren (elektriciteit en warmte) sprake is van NOx-uitstoot. De maatregelen die bij vergisting worden getroffen om deze emissie te reduceren zijn vaak beperkt. Met de laatste stand der techniek is vaak meer mogelijk.

Aandachtspunten vloeibare biobrandstoffen en synthetische kerosine

De vloeibare biobrandstoffen en synthetische kerosine zullen voor het overgrote deel binnen hetzelfde industriële complex worden geproduceerd dat zich nu bezighoudt met de productie van vloeibare brandstoffen gemaakt uit aardolie en aardgas. In deze gebieden voltrekt zich met de tijd een verandering van een fossil based naar een biobased industrie. De productie van synthetische kerosine gaat deel uit maken van de biobased en de waterstof industrie. Omdat wij te maken hebben met 'drop in' brandstoffen zal de impact in gebruik niet significant verschillen van de fossil based brandstoffen. Het grote verschil in impact zit in de hernieuwbaarheid, het op termijn volledig klimaatneutraal kunnen zijn van de nieuwe brandstoffen en in de wijze van productie van de grondstoffen waarmee de duurzame vloeibare brandstoffen worden gemaakt.

Geluid synthetische kerosine

Aangezien de meeste productielocaties zich in industriële gebieden zullen bevinden, zullen de grootste hindernissen voor het publiek ontstaan door de leidingen en compressoren nodig voor het transport van CO_2. Tijdens de gebruiksfase zal het transport van CO_2 door de leidingen niet leiden tot geluidsoverlast. Echter, bij de compressoren kan enige geluidshinder verwacht worden, daarom is het verstandig om deze verder weg van bewoonde gebieden te plaatsen. In de geluidscontouren moet hiermee rekening worden gehouden.

Ruimte en energiegebruik

Het landgebruik bij synfuels zit voornamelijk in de wijze waarop de koolstof (C, direct en via CO_2) wordt verkregen en de energiebronnen. Een belangrijk voordeel van directe CO_2-afvang is de locatie-flexibiliteit. Het vereist geen landbouwgrond, waardoor de impact op voedselproductie of andere vormen van grondgebruik beperkt blijft. Het benodigde grondoppervlak hangt af van het DAC-systeem en de energiebron die het aandrijft. De hernieuwbare energiebronnen voor de productie van de benodigde elektriciteit doen het grootste beroep op het ruimtegebruik. Daarnaast zullen ze ook veel capaciteit eisen van het elektriciteitsnet.

De meeste leidingen voor CO_2-transport komen ondergronds te liggen en daarom zijn er als gevolg van het aanleggen van de leidingen geen landschappelijke veranderingen. Het compressorstations zijn wel nieuw zichtbare elementen in het landschap.

Milieu en klimaat impact sterk afhankelijk van de CO_2-bron

Het verbranden van synthetische brandstoffen zal, afhankelijk van de CO_2-bron, geen verandering in de CO_2-uitstoot opleveren of juist 100% klimaatneutraal zijn. CO_2 uit biogene of directe luchtafvang kan in combinatie met hernieuwbare energie netto klimaatneutraal zijn. CO_2 afkomstig uit fossiele bronnen die gebruikt wordt voor de productie van synthetische brandstof is juist niet klimaatneutraal.

Hoge productiekosten

De kostprijsramingen voor synthetische kerosine zijn sterk gebonden aan de kosten van duurzame energie, CO_2-opslag, productieschaal en bedrijfstijden van de fabrieken. Bovendien zijn de extra kosten in vergelijking met fossiele kerosine afhankelijk van de prijs van biokerosine en de prijs van ruwe olie. Synfuels zullen in 2030 naar verwachting 2 tot 6 keer zo duur zijn als fossiele kerosine, dit zal richting 2050 nog fors kunnen dalen.

Mogelijke sociale weerstand

Het vaststellen van afgesproken methoden en verantwoordingrichtlijnen door middel van levenscyclusanalyse voor CO_2 afvang zal cruciaal zijn om de opname ervan in gereguleerde koolstofmarkten en nationale inventarissen te ondersteunen.

Bovendien bestaat er in het geval van de toepassing van CCU het risico op sociale weerstand door de indirecte uitstoot. Het CO_2 wordt hergebruikt voor de productie van synthetische kerosine, maar veroorzaakt vooralsnog uitstoot elders. Dit verplaatst het emissieprobleem van de eigen regio naar elders en helpt dus niet om klimaatverandering tegen te gaan.

CCU heeft zowel voordelen als nadelen voor de verduurzaming van de industrie. Aangezien het hergebruik van CO_2 de waarde van CO_2 indirect verhoogt, kan dit ongewenste marktpotentie bieden. Daarom is het raadzaam om CCU alleen toe te passen op industriële sectoren die moeilijk te verduurzamen zijn en wachten op nieuwe technologieën voordat ze kunnen verduurzamen. CCU op basis van fossiele brandstoffen en grondstoffen moet gezien worden als een overgangstechnologie.

Naast de CO_2 gerelateerde sociale aspecten gelden de bovengenoemde aandachtspunten ook voor waterstof (sectie “Aandachtspunten Waterstof”).

5.3 Conclusies energiedragers en ketens

Gevraagd is om, gegeven criteria die voor de provincie Noord-Holland belangrijk zijn, vast te stellen welke energiedragers ontmoedigd moeten worden in het gebruik en welke juist gestimuleerd moeten worden in de komende jaren. De analyse van de impact van energiedragers op de zeven door de provincie aangedragen thema’s maakt duidelijk dat de impact niet alleen wordt bepaald door het gebruik van de energiedrager sec, maar juist ook door de keten die hieraan voorafgaat. Deze ketens kunnen om vele manieren zijn uitgevoerd. Zo kunnen er voor eenzelfde energiedrager ketens zijn met een hoge impact maar ook met een lage impact.

Uit de impact analyse van de waterstofketen, de keten van synthetische kerosine en de ketens van vaste, vloeibare en gasvormige biomassa, tezamen hernieuwbare brandstoffen genoemd, wordt duidelijk dat er in iedere keten aandachtpunten zijn die het verschil maken tussen lage en hoge impact. De belangrijkste aandachtspunten worden in de conclusies benoemd. Het zijn deze aandachtspunten waarop de provincie zal moeten anticiperen met passend beleid om de transitie naar hernieuwbare brandstoffen met succes te doorlopen. De provincie Noord-Holland kan hierin een voorloper zijn omdat juist in deze provincie het brandstof aandeel in de totale energiemix het grootst is als gevolg van een omvangrijke mobiliteit- en industriesector.

Waterstof

Waterstof is als grijs, blauw en groen beschikbaar. Groen is de variant met duurzame elektriciteit. Het spreekt voor zich dat hier stimulering op zijn plaats is en dat de grijze variant waarbij aardgas de grondstof is ontmoedigd wordt. De blauwe variant waarbij het restproduct CO_2 opgeslagen wordt (CCS) is te zien als een overgangsvariant. De grootste impact bij groene waterstof zit aan de kant van de waterstofproductie. Er is veel zoet water nodig, zo ook elektriciteit en ruimte voor de elektrolyser fabriek. Waarschijnlijk is dat een deel van de waterstof geïmporteerd gaat worden uit landen met een overdaad aan hernieuwbare energiebronnen, lees zon en wind. Dit moet op verantwoorde wijze gebeuren, sturing op een waterstofketen met minimale impact is dan ook het devies.

Ruimte is de sleutelfactor in de transitie naar duurzame energiedragers

In algemene zin wordt duidelijk dat de transitie van fossiele naar hernieuwbare energiedragers gepaard gaat met een toenemend beroep op ruimte, vooral bovengronds, maar ook ondergronds. Er is ruimte nodig voor de productie van duurzame elektriciteit die op zijn beurt nodig is om de duurzame brandstoffen te produceren. Er is ruimte nodig voor de onttrekking van CO_2 uit de atmosfeer via biologische en technische routes om

daarmee de duurzame koolstof (C) te verkrijgen die nodig is voor de ‘bouw’ van koolstofhoudende brandstoffen.

De beschikbaarheid van ruimte in Noord-Holland en breder gezien in Nederland, inclusief de Noordzee, zal in belangrijke mate bepalen wat wij zelf kunnen produceren en wat geïmporteerd moet worden. De schaal waarop in Nederland nu energiedragers wordt verbruikt, bewerkt en doorgevoerd maakt dat de import van energiedragers en de daarvoor benodigde grondstoffen vrijwel onontkoombaar is. Hierbij moet bedacht worden dat ook import ruimte vergt in de vorm van infrastructuur voor opslag, overslag, bewerking en doorvoer.

Elke energiedrager telt, daarbij sturend op een doelmatige keten

De inzichten uit hoofdstuk 3 maken duidelijk dat om de klimaat en energietransitie doelen richting 2030 en daarna te kunnen halen alle beschouwde hernieuwbare brandstoffen nodig zijn. Dus niet alleen waterstof, maar ook synthetische brandstoffen zoals synthetische kerosine en biobased brandstoffen. De opgave is zo groot dat we niet de luxe hebben om een bepaalde brandstof bij voorbaat terzijde te leggen.

Hoofdstuk 4 heeft met het beleids- en wetgevend kader duidelijk gemaakt dat er een stevig fundament is om dit op een duurzame wijze te doen met een minimale negatieve impact op milieu, mens, flora en fauna. Monitoring, handhaving en zo nodig bijstelling zijn daarbij onontbeerlijk om ervoor te zorgen dat de praktijk aansluit bij het beleid.

In dit hoofdstuk over de ketens en hun impact is duidelijk geworden dat, mits gestuurd wordt op de aandachtspunten en mits een zo hoogwaardig mogelijk gebruik van de hernieuwbare brandstoffen wordt nagestreefd, er voor iedere hernieuwbare brandstof een rol is weggelegd in de Noord-Hollandse energievoorziening. Ontmoedigen is dan niet nodig, wel kritisch volgen en sturen op minimale impact van initiatieven, inclusief de keten waar zij een onderdeel vanuit maken. Dus gericht stimuleren met een set van randvoorwaarden die maken dat ‘state of the art’ wordt toegepast in techniek en ketenbeheer.

6 Beleidsanalyse Noord-Holland

Beleidsanalyse Noord-Holland met uitspraak over wenselijkheid per energiedrager (stimuleren, faciliteren en ontmoedigen), dit in relatie tot hun toepassing en de keten. Aandacht voor randvoorwaarden waaronder toepassing energiedrager aanvaardbaar is. Het gaat daarbij om hernieuwbare brandstoffen.

De wenselijkheid van een energiedrager en het daaraan te koppelen beleid van de provincie Noord-Holland wordt bepaald door drie factoren:

- Noodzaak en rol van de energiedrager in de energietransitie van de provincie Noord-Holland, zie hoofdstuk 3
- Vigerend beleid met bijbehorende wet- en regelgeving van de EU en Nederlandse overheid, zie hoofdstuk 4
- Impact van de energiedrager en bijbehorende keten op voor de provincie Noord-Holland belangrijke thema's, zie hoofdstuk 5.

De wenselijkheid van de inzet van een energiedrager heeft betrekking op die energiedragers die naar verwachting op grote schaal ingezet gaan worden in de provincie Noord-Holland in de komende Jaren. Daarbij is onderscheid te maken in de toepassing tot 2030 en daarna. De wenselijkheid is geen absoluut begrip. Door mitigatie maatregelen kan de negatieve impact van een energiedrager afnemen. Ook de noodzaak om een energiedrager in te zetten kan veranderen met de tijd. In enkele tabellen is op basis van de beelden uit voorgaande hoofdstukken aangegeven hoe de wenselijkheid zich laat kwalificeren. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in:

- **Wenselijk** Vraagt op beleid gericht **stimuleren** van de inzet van de energiedrager. De provincie acteert pro-actief en neemt waar dit kan en voor zover dit kan het voortouw in het mogelijk maken van de inzet van de energiedrager in Noord-Holland. De provincie doet dit in nauwe samenwerking met stakeholders en initiatiefnemers en op basis van een helder kader dat maakt dat de negatieve impact van de energiedrager tot een minimum wordt beperkt. De provincie gaat na hoe in aanpalende beleidsterreinen ruimte kan worden gemaakt om de energiedrager tot ontwikkeling te kunnen laten komen en hoe symbiose van beleidsterreinen mogelijk is in relatie tot de energiedrager.
- **Neutraal** Vraagt om beleid gericht op **faciliteren** van de inzet van de energiedrager. De provincie acteert reactief en helpt daar waar het kan en met het instrumentarium dat de provincie ter beschikking staat om de toepassing van de energiedrager mogelijk te maken, inclusief de voorzieningen die daarvoor nodig zijn in de keten voor zover deze plaatsvinden in de provincie Noord-Holland.
- **Niet wenselijk** Vraagt om beleid gericht op **ontmoediging** van de energiedrager inzet. Het kan daarbij gaan om de ontmoediging van het eindgebruik en/of activiteiten van de toeleveringsketen die in Noord-Holland plaatvinden.

Bij het typeren van de wenselijkheid is niet alleen onderscheid gemaakt naar energiedrager, maar ook naar locatie, sector en naar techniek. Zo wordt duidelijk dat bij het al dan niet wenselijk zijn van een energiedrager ook andere overwegingen een rol spelen. Als basisuitgangspunt geldt daarbij:

Hernieuwbare brandstoffen zijn hoogwaardige energiedragers. Toepassing is wenselijk in die situaties waarin er geen alternatief voorhanden is of mogelijk is in de vorm van een hernieuwbare warmtebron of hernieuwbare elektriciteit.

Tabel 5: Wenselijkheid naar energiedrager vanuit het perspectief klimaat en energiedoelstellingen provincie Noord-Holland en de voortgang in behalen doelen

Energiedrager	Sti.	Fac.	Ont.	Opmerking
Waterstof				Alleen hoogwaardige toepassing
H_2 Groen	X			Eindbeeld: H_2 uit duurzame E
H_2 Blauw		X		Overgangsfase naar groene H_2
H_2 Grijs			X	Niet gewenst
Vloeibaar biobased				Toepassing in vervoer
Biodiesel	X			Hoger bijmeng% 2030 gewenst
Bio-ethanol	X			Hoger bijmeng% 2030 gewenst
Bio-kerosine	X			Hoger bijmeng% 2030 gewenst
Gasvormig biobased				Alleen hoogwaardige toepassing
Biogas		X		Toepassing op productielocatie
Groengas		X		Toepassing in industrie, vervoer

Vast biobased Houtachtige biomassa		X		Alleen toepassingen waar geen alternatief voorhanden
Synthetisch, e-fuel Synthetische kerosine	X			Brandstof uit duurzame E, C, H_2 Aanvullend op bio-kerosine
Anorganische brandstof Ammoniak Overig		 X X		 Toepassing in zeevaart op termijn Toepassing nader te bepalen

De kwalificatie van de wenselijkheid zoals vermeld in tabel 5 geldt onder de randvoorwaarden dat aan de vigerende duurzaamheidscriteria wordt voldaan (hoofdstuk 4) en 'state of the art' technologie wordt toegepast zodat de negatieve impact minimaal is.

De import, productie, op- en overslag en distributie van energiedragers vragen ruimte. De beschikbare ruimte is beperkt. De ruimtevraag gemoeid met de duurzame energiedrager is eerder groter dan kleiner in vergelijking met de ruimte die de infrastructuur van fossiele energiedragers vraagt. Tabel 6 geeft aan wat de wenselijkheid van energiedragers is in relatie tot locaties en gebieden in Noord-Holland.

Tabel 6: Wenselijkheid naar locatie of gebied gericht op productie en verbruik van hernieuwbare brandstoffen energiedragers

Locatie, gebied	Sti.	Fac.	Ont.	Opmerking
Tata Steel Nederland	X			Transitie naar groene waterstof (H_2)
Havengebied Amsterdam	X			Vooral transitie naar duurzame vloeibare brandstoffen
Schiphol		X		Afnemer van duurzame brandstof
Den Helder	X			H_2 economie, wind offshore based
Alkmaar		X		Biobased economy Boekelermeer
Stedelijk gebied		X		Stadsverwarming, als geen alternatief voorhanden is
Landelijk gebied		X		Woning verwarming, als geen alternatief voorhanden
Bedrijventerreinen		X		Als geen alternatief voorhanden is

Concentratiegebieden gericht op de productie van energiedragers zijn, op grond van lopende ontwikkelingen en historie, Den Helder, het havengebied van Amsterdam en Tata Steel Nederland. Concentratiegebieden op het verbruik of inname van energiedragers zijn Schiphol, de haven van Amsterdam en Tata Steel Nederland. De productie van energiedragers maakt op termijn onderdeel uit van een circulair of biobased complex waarbij laagwaardige grondstoffen worden gebruikt die niet toegepast kunnen worden in de voedsel of productketen.

De wenselijkheid van energiedragers is ook te beschouwen vanuit het perspectief van de herkomst van de grondstoffen, inclusief elektriciteit, die nodig zijn om de energiedragers te produceren, zie tabel 7. Het nabijheidsbeginsel geldt hier. Gebruik als eerste de bronnen en grondstoffen die in eigen provincie en het nabijgelegen water, lees Noordzee, voorhanden zijn. Is dit niet voldoende om de vraag te dekken zorg dan voor aanvulling vanuit Europa of via intercontinentale import. Bij import moet aantoonbaar voldaan worden aan de duurzaamheidscriteria zoals die door de EU en Nederland worden gehanteerd. Bij import moet het gaan om overschotten van energiedragers of grondstoffen die het land van herkomst zelf niet nodig heeft.

Tabel 7: Wenselijkheid naar herkomst van grondstoffen en elektriciteit nodig voor de productie van hernieuwbare brandstoffen

Herkomstgebied	Sti.	Fac.	Ont.	Opmerking
Noord-Holland	X			Biobased reststromen voor de productie van biobased brandstoffen
Noordzee	X			Wind offshore elektriciteit, betreft overschot bestemd voor productie waterstof en synthetisch brandstof
Nederland			X	Lokaal gebruik krijgt voorrang
Europa		X		Voldoen aan duurzaamheidscriteria
Internationaal		X		Voor zover aantoonbaar noodzakelijk en voldoend aan duurzaamheidscriteria

Tot slot presenteert tabel 8 de wenselijkheid van hernieuwbare brandstoffen naar toepassing. Bottom line is hier dat hernieuwbare brandstoffen primair worden toegepast in die situaties waar er geen ander alternatief voorhanden is en/of waar het een toepassing betreft op hoge temperatuur, denk daarbij aan proceswarmte in de industrie.

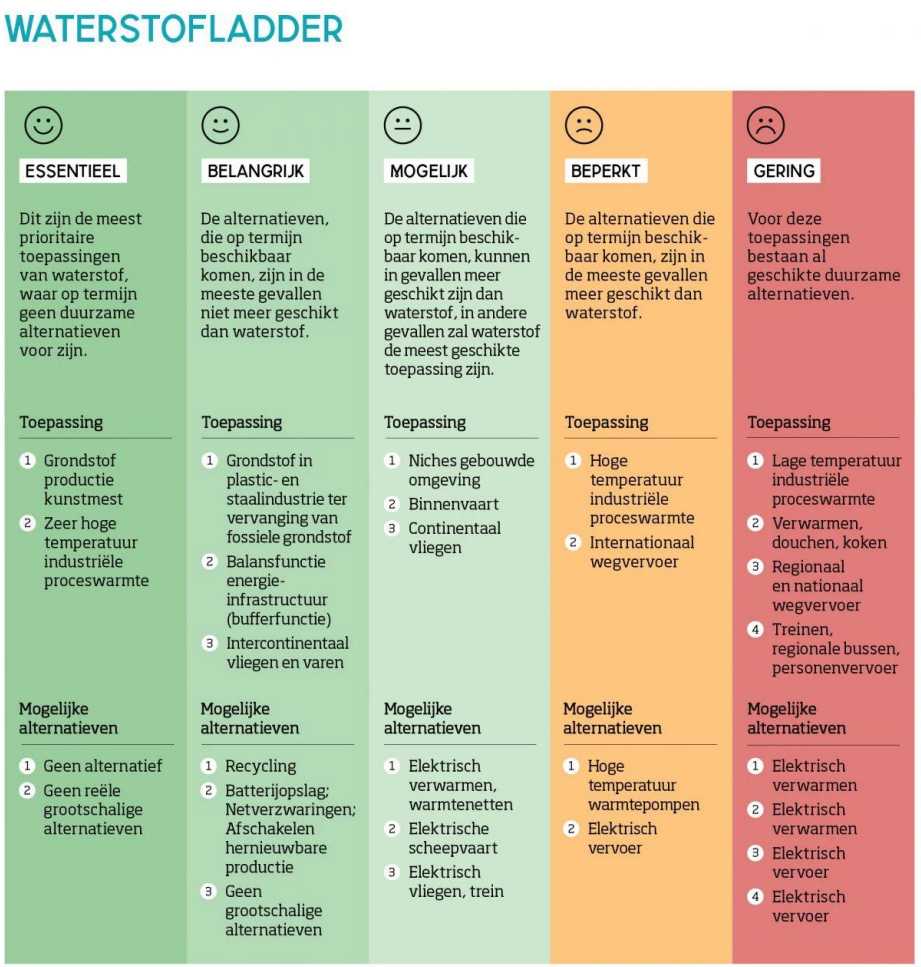
Tabel 8: Wenselijkheid hernieuwbare brandstoffen naar toepassing

Toepassing, sector	Sti.	Fac.	Ont.	Opmerking
Industrie ..Hoge temperatuur ..Lage temperatuur		X	X	Inzet op hoogwaardige toepassing van de energiedrager, dus niet waar lage temperatuur warmte is vereist
Vervoer ..Luchtvaart ..Zee- en binnenvaart ..Over land	X X	X		Drop-in % vergroten Transitie naar duurzame brandstof In aanvulling op E-vervoer
Agrarische sector ..Glastuinbouw ..Veeteelt ..Akkerbouw		X X X		Gaat om inzet van biobased energie-dragers op basis van residuen uit de agrarische sector
Gebouwde omgeving		X		Alleen wanneer geen hernieuwbaar warmte alternatief voorhanden is

Samengevat per energiedrager laat de wenselijkheid zich als volgt typeren:

Waterstof, hoogwaardige toepassing in industrie en vervoer

Het gaat hierbij om de transitie waarbij waterstof als een hoogwaardige energiedrager wordt toegepast in vooral de industrie en het vervoer. Waterstof vervangt aardgas en fossiele vloeibare brandstoffen. Waterstof moet klimaatneutraal zijn, dus minimaal blauw, maar de ontwikkeling moet gericht zijn op de productie en de inzet van groene waterstof. Voor de productie geldt dat de omvang bepaald wordt door het aanbod van wind offshore elektriciteit en de beschikbare ruimte voor elektrolysers met de bijbehorende infrastructuur in Noord-Holland. Opslag van waterstof is een belangrijk onderdeel van de keten, waterstof kan alleen met succes op grote schaal in Noord-Holland worden toegepast wanneer opslagmogelijkheden met bijbehorende infrastructuur voorhanden zijn. Toepassing van waterstof voor het verwarmen van de gebouwde omgeving en de productie van stoom wordt afgeraden, het zijn relatief laagwaardige toepassingen. De waterstofladder zoals ontwikkeld door de stichting Natuur en Milieu helpt om te bepalen wat wel en niet wenselijk is, zie figuur 29. Uit deze figuur blijkt dat waterstof als eerste als grondstof moet worden ingezet en pas in tweede instantie als brandstof.



Figuur 29: Waterstofladder (Stichting Natuur en Milieu)

Vloeibare biobrandstoffen, aanvullend op E-vervoer

Hernieuwbare vloeibare biobrandstoffen, vooral op basis van biodiesel en bio-ethanol en de daartoe behorende alternatieven, zijn in aanvulling op elektrische mobiliteit, onontkoombaar om de doelen te kunnen halen en daarmee dus wenselijk. Sturing op het gebruik van grondstoffen die geen toepassing hebben in de voedsel of product keten is daarbij gewenst. Productie vindt al op grote schaal plaats in Nederland, waaronder Amsterdam. Gezien de omvang is import van grondstoffen nodig. Hanteren en monitoren van en handhaven op de duurzaamheidscriteria is hierbij van belang. EU en Nederlandse wet- en regelgeving bieden hier voldoende houvast voor. De processen die gebruikt worden bij de productie van biobrandstoffen dienen als basis voor de transitie naar een biobased en circulaire economie, zo ook de transitie naar de productie van synthetische brandstoffen op termijn. Sturing gericht op het gebruik van koolstof en waterstof in een gesloten kringloop in combinatie met de inzet van hernieuwbare elektriciteit is daarbij het devies.

Gasvormige biobrandstoffen, waar mogelijk met lokale grondstoffen

Tot 2030 is naar verwachting vergisting de meest gangbare technologie voor de productie van biogas en groengas. Grootschalig vergassen van houtachtige biomassa, waarschijnlijk op basis van import, is nog niet voorzien. Vergisten gebeurt met lokaal beschikbare grondstoffen. Het gaat daarbij om natte biomassa residuen. Vergisten wordt als wenselijk gezien wanneer het geproduceerde biogas of groengas hoogwaardig wordt toegepast. Dat is in hoge temperatuurtoepassingen in de industrie, waaronder proceswarmte en stoom, in zwaar transport over land en water en in de gebouwde omgeving daar waar geen andere warmtebronnen voorhanden zijn of toegepast kunnen worden.

Vaste biobrandstoffen voor stoom en stadsverwarming

Vaste biobrandstoffen in de vorm van huishoudelijk afval en afvalhout worden op grote schaal al ingezet in de provincie Noord-Holland. De brandstof komt daarbij bij voorkeur uit de regio en wordt primair aangewend voor de productie van warmte (stoom en stadsverwarming) waarbij ‘state of the art’ technologie wordt toegepast gericht op lage emissie en een hoog energie rendement.

Synthetische brandstoffen in de luchtvaart

Vooral voor de luchtvaart (Schiphol) is de ontwikkeling en toepassing van synthetische brandstof in de vorm van synthetische kerosine gewenst. Idealiter wordt gebruik gemaakt van koolstof van biogene oorsprong en groene waterstof. In de weg daarnaar toe kan blauwe waterstof en CO_2 uit afvangst als grondstof dienen. Richting 2030 gaat het vooral om pilot en demonstratieprojecten die de gelegenheid bieden om passend beleidskader te ontwikkelen. Productie wordt zowel mogelijk geacht in Nederland als daarbuiten, de importroute maakt dus onderdeel uit van deze keten. Het ligt daarbij voor de hand om dit in het verlengde te doen van de infrastructuur die al voorhanden is rond productie, import, op- en overslag van duurzame brandstoffen.

Anorganische brandstoffen

Het is nog te vroeg om te bepalen of anorganische brandstoffen zoals ammoniak en ijzer wenselijk zijn. Beleid is dan ook gerelateerd op het volgen van de ontwikkelingen en het bieden van experimenteerruimte. Specifiek aandachtsgebied is daarbij de inzet van ammoniak in de zeevaart, toepassing op land wordt vooralsnog als niet wenselijk gezien vanwege de veiligheidsrisico’s die samenhangen met ammoniak.

Wenselijkheid en de emissie van NOx en fijnstof

Wanneer hernieuwbare brandstoffen verbrand worden met lucht dan ontstaat NOx. Gezien de stikstof problematiek willen wij dit vermijden. Beleid dient dan ook in te zetten op ‘state of the art’ technieken die per saldo leiden tot een daling van de NOx emissies ten opzichte van de huidige situatie. De ontwikkeling van de brandstofcel past in dit kader. Bij deze techniek wordt de brandstof niet verbrand maar direct omgezet in elektriciteit en warmte. Een tweede techniek is de oxyfuel verbranding. Hierbij wordt de brandstof verbrand met zuurstof, de vorming van thermische NOx is dan niet mogelijk. Biobased brandstoffen bevatten in meer of mindere mate stikstof. Bij de conversie kan dit vrijkomen in de vorm van NOx. ‘State of the art’ DeNOx technieken zijn dan ook vrijwel altijd nodig, waaronder dubbele DeNOx en rookgascondenstatie.

Bij de verbranding van vloeibare en vaste brandstoffen ontstaat fijn stof. Ook bij de onvolledige verbranding van gasvormige brandstof is dit mogelijk in de vorm van roet. ‘State of the art’ technieken voor fijn stof verwijdering maken het mogelijk dat de bijdrage aan de achtergrondconcentratie vrijwel nihil is. Het is gewenst om te sturen op een zo laag mogelijke fijn stof emissie. Vanwege de fijn stof emissies zijn open haarden en houtkachels zonder type keur voor het verwarmen van woningen af te raden. De voorkeur wordt gegeven aan hout-CV systemen op basis van houtpellets en dit voor het verwarmen van gebouwen en woningen in het landelijk gebied waarbij biowarmte de enige optie is.

Wenselijkheid en productie elektriciteit

Hernieuwbare brandstoffen zullen voor het overgrote deel worden ingezet in mobiliteit, in processen in de industrie en als warmtebron op hoge temperatuur. Met hernieuwbare brandstoffen kan ook elektriciteit worden geproduceerd. De wenselijkheid van deze variant hangt af van het elektrisch rendement. Dit moet zo hoog mogelijk zijn. Bij conversie

van biogas in een gasmotor is dit ongeveer 40%, een brandstofcel haalt 50% of meer en bij de inzet van biomassa in grote centrales is 40% mogelijk. Bij afvalverbranding en bij kleinschalige installaties zijn de rendementen met rond de 20% tot maximaal 25% lager. In dat geval wordt de voorkeur gegeven aan de levering van warmte, zo wordt immers meer dan 90% van de energie-inhoud benut. De warmtekrachtinstallaties van afval en energiecentrales produceren dan ook alleen elektriciteit als er geen of onvoldoende vraag naar warmte is.

Afkortingen en begrippen

Afkortingen, woorden

AtJ	Alcohol to Jet fuel
BEC	Bioenergie Centrale
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CCS	Carbon Capture and Storage, afvangen en opslaan CO_2 in ondergrond
CCU	Carbon Capture Utilisation, afvangen en nuttig toepassen van CO_2
CES	Cluster Energie Strategie
CNG	Compressed Natural Gas
DAC	Direct Air Capture, techniek op CO_2 uit de buitenlucht te halen
DeNOx	Techniek die NOx omzet naar stikstof en zuurstof
E, e	Elektriciteit
EU	European Union, Europese Unie
EC	European Commission Europese Commissie
ETM	Energie Transitie Model
FAME	Fatty Acid Methyl Ester, vetzuur methyl ester, hernieuwbare diesel
FT	Fischer Tropsch, techniek voor vergassen van brand- en grondstoffen
GHG	Green House Gas, broeikasgas
HBE	Hernieuwbare Brandstof Eenheden, energiewaarde 1 HBE is 1 GJ
HEFA	Hydroprocessed esters and fatty acids, hernieuwbare diesel
HFS	Hydroprocessed fermented sugars
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil, hernieuwbare diesel
IEA	International Energy Agency
KEV	Klimaat en Energie Verkenning
LBM	Lquid Biomethane, vloeibaar biogas
LNG	Liquid Natural Gas, vloeibaar aardgas
LPG	Liquid Petroleum Gas, vloeibare brandstof onder druk
LULUCF	Land use, land-use change and forestry, regelgeving landgebruik
NEa	Nederlandse Emissie Autoriteit
NZKG	Noordzeekanaalgebied
OCAP	Organic CO_2 for assimilation by plants, inzet CO_2 in glastuinbouw
PBL	Plan Bureau voor de Leefomgeving
PM	Particular Matter, fijn stof Bijbehorend getal is maximale deeltjesgrootte in micrometer.
RCF	Recycled Carbon Fuels, brandstoffen waarbij CO_2 de grondstof is
RED	Renewable Energy Directive, EU Richtlijn Hernieuwbare Energie
RENBO	Renewable Energy of Non-Biologic Origin, synthetische brandstoffen
SAF	Sustainable Aviation Fuel, duurzame vliegtuigbrandstof
SER	Sociaal Economische Raad
SIP	Synthesized isoparaffins
SPK	Synthetic paraffinic kerosene, kerosine gemaakt uit parafine
TSN	Tata Steel Nederland

Afkortingen, chemisch

C	Koolstof
CH_4	Methaan, aardgas, sterk broeikasgas
CO_2	Kooldioxide, broeikasgas vrijkomen bij verbranding
Fe	IJzer
H_2	Waterstof, energiedrager
H_2O	Water
N_2	Stikstof
N_2O	Lachgas, sterk broeikasgas
NH_3	Ammoniak, energiedrager gemaakt uit o.a. H_2, verzurende emissie
NOx	Stikstofoxide, verzurende emissie
O_2	Zuurstof
SO_2	Zwaveldioxide, verzurende emissie

Eenheden

Energiehoeveelheid	1 PJ = 1.000 TJ = 1.000.000 GJ = 1 miljard MJ 1 kWh = 3,6 MJ
Vermogen	1 GW = 1.000 MW = 1.000.000 kW = 1 miljard W
Massa	1 Mton = 1.000 kton = 1.000.000 ton = 1 miljard kg 1 gram = 1.000 mg
Afstand	1 km = 1.000 m
Oppervlak	1 ha = 10.000 m^2
Volume	1 m^3
Geluid	1 dBA
Nm^3	1 m^3 gas onder normaal condities bij 0 °C en 1,013 bar luchtdruk

Engelse termen

All electric	Energievoorziening op basis van alleen elektriciteit
Drop in	Duurzame brandstof die kerosine, diesel of benzine vervangt
E-fuel	Synthetische brandstof gemaakt m.b.v. elektriciteit
Off grid	Zonder gebruik te maken van het elektriciteitsnet
State of the art	Laatste stand der techniek
Well-to-wheel	Beschouwd over de gehele brandstofketen

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15081
Extern Zaak ID	2233710
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	10.d
Titel	Mobiliteit: Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

Na een decennialange daling van het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland[1] neemt het aantal het laatste decennium helaas toe. Achter elk verkeerslachtoffer gaat veel leed schuil en de maatschappelijke kosten zijn hoog. De stijging moet in 2030 worden omgebogen tot een daling. In de Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2024-2030 wordt daarom extra aandacht geschonken aan de kwetsbare groepen: fietsers en senioren met daarbij meerdere projecten gericht op gedrag, handhaving en infrastructuur. De aanpak is risico gestuurd, waarbij de middelen worden ingezet op locaties en groepen waar het risico op een ongeval met letsel het grootst is. Dit geldt zowel voor de investeringen in provinciale wegen, als de subsidies voor gemeentelijke wegen en verkeerseducatie.

1. https://swov.nl/nl/nieuws/aanbevelingen-verkeersveiligheid-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
T.L. Dekker
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143971
dekkert@noord-holland.nl

Verzenddatum
17 APR. 2024

Kenmerk
2233717/2233706

Uw kenmerk

Betreft: Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het besluit van ons college over het vaststellen van de Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030.

Inleiding
Na een decennialange daling van het aantal verkeersslachtoffers zien we helaas dat het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Holland[1] het laatste decennium groeit. Achter elk verkeersslachtoffer gaat veel leed schuil. Daarnaast brengt het hoge maatschappelijke kosten met zich mee. We willen de stijging van het aantal verkeersslachtoffers weer ombuigen in een daling en daarmee veel leed voorkomen. Hiervoor moeten we flink aan de slag. Hoe we dat gaan doen, staat in de geactualiseerde Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030. Dit is een vervolg op de Uitvoeringsagenda 2020-2024.

Ten opzichte van de eerdere agenda wordt in de actualisatie meer aandacht geschonken aan de grootste risicogroepen fietsers en senioren. Daarnaast wordt meer ingezet op een risicogestuurde aanpak en is er meer samenwerking met partners, zoals de politie en het OM. De uitvoeringsagenda bestaat uit meerdere projecten, gericht op gedrag, handhaving en infrastructuur.

In de Actualisatie is ook rekening gehouden met ons regionale Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid[2] dat in het najaar van 2023 samen met onze partners zoals politie, ANWB en gemeenten is

[1] https://swov.nl/nl/nieuws/aanbevelingen-verkeersveiligheid-noord-holland
[2] https://www.noordholland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Uitvoeringsprogramma_verkeersveiligheid_Noord_Holland_2030.pdf

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

vastgesteld. Ook is het coalitieakkoord "Verbindend Vooruit" in de geactualiseerde uitvoeringsagenda verwerkt.

Risicogestuurd werken
De komende jaren gaan we meer inzetten op het risicogestuurde werken. Door de vele data die we de afgelopen jaren hebben verzameld, weten we steeds beter wie de risicogroepen zijn en waar de risicolocaties liggen. Met behulp van die informatie willen we de komende jaren versneld de risicolocatie op onze n-wegen aanpakken. Daarnaast willen we de subsidieregeling Kleine Infra, ten behoeve van verbeteringen op gemeentelijke infrastructuur, gerichter inzetten voor de hoogste risicolocaties.

Verder gaan we kijken hoe we de educatiepakketten op scholen vanaf 2025 meer kunnen richten op de speerpunten uit het met onze partners vastgestelde Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030. Hierin staat bijvoorbeeld het speerpunt 'stimuleren van veilige routes en veilig gedrag van de nieuwe middelbare scholieren doormiddel van educatie en samen oefenen'. Tot slot verbreden en vergroten we het bereik van het project 'Doortrappen'. Hiermee beogen we de verkeersveiligheid onder de risicogroep oudere fietsers te vergroten middels gedragsinterventies voor een veilig gebruik van de fiets. Daarnaast stimuleren we via Doortrappen veilige fietsen zoals driewielers en beschermingsmiddelen op de fiets.

Tot slot
In de actualisatie besteden we veel aandacht aan de uitvoering. De resultaten hiervan worden aan Provinciale Staten voorgelegd in de jaarlijkse Voortgangsrapportage Verkeersveiligheid. De verdere voortgang is sterk afhankelijk van de beschikbare middelen. Met een hoger budget is de kans groter, dat de stijgende trend in het aantal verkeersslachtoffers wordt omgebogen in een dalende lijn in 2030.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

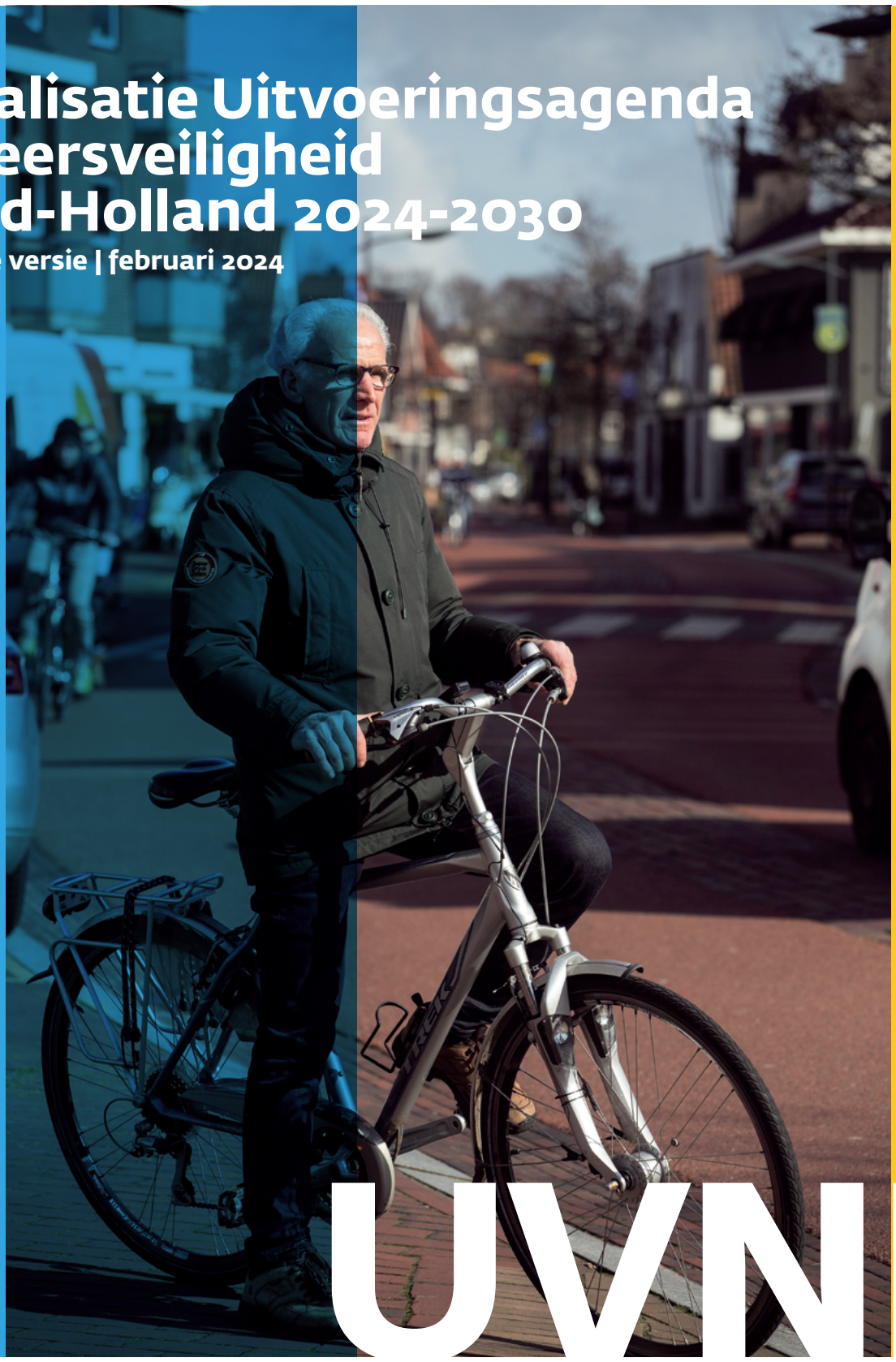
Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030

Provincie Noord-Holland

MOBILITEIT

Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030

3e herziene versie | februari 2024



UVNH

INHOUD

3 | Inleiding

4 | 1 Actuele beleidsstukken verkeersveiligheid

5 | 2 De 3 pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid
5 Risicogestuurde aanpak
5 Regionale samenwerking
6 Integraal

7 | 3 Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland
7 Focus op fietsers en ouderen
7 Van analyse naar uitvoering
8 Thema's en maatregelen
13 Prioritering

15 | 4 Financiën
15 Investeringen op eigen areaal
15 Investeringen op areaal van andere wegbeheerders en in verkeersveilig gedrag

16 | Bijlagen
17 Coalitieakkoord Verbindend Vooruit
18 Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030
19 Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030
20 Staat van Verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023
21 Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland (SWOV 2021)
22 Tijdelijke Risicoscore Verkeersveiligheid viewer
23 Investeringsstrategie voor Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)

INLEIDING

In 2019 is de Uitvoeringsagenda Noord-Holland 2020-2024 vastgesteld. In deze Uitvoeringsagenda staat beschreven op welke wijze het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (Verder: SPV2030) in Noord-Holland wordt geïmplementeerd. Daarmee was van 2020 t/m 2023 het provinciaal beleid op het gebied van verkeersveiligheid vastgelegd.

Omdat deze Uitvoeringsagenda een looptijd had tot en met 2023 is het tijd voor een actualisatie. De opbrengsten en uitvoering van de afgelopen vier jaar zijn geëvalueerd. De inzichten uit de evaluatie zijn verwerkt in deze Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024 -2030.

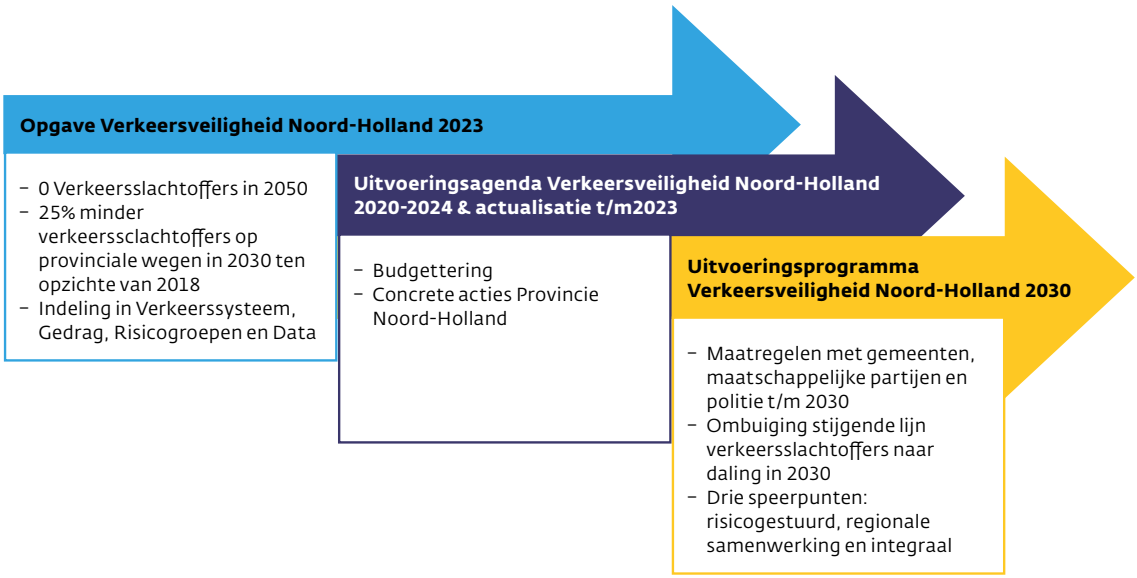
Aan de hand van de evaluatie is besloten om het staande beleid in grote lijnen te continueren. Dat betekent dat het uitvoeringsprogramma 2024-2030 sterk lijkt op het voorgaande uitvoeringsprogramma. Wel is ieder hoofdstuk naar de huidige tijd geschreven en is de informatie geactualiseerd. Bovendien zijn maatregelen die voortvloeien uit het in 2023 vastgestelde regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeerveiligheid Noord-Holland 2030 en coalitieakkoord Noord-Holland 2023-2027 Verbindend Vooruit toegevoegd. Tot slot is in deze actualisatie meer nadruk gelegd op twee groeiende en grote risicogroepen: fietsers en ouderen.

ACTUELE BELEIDSSTUKKEN VERKEERSVEILIGHEID

Op 14 februari 2019 tekende het Interprovinciaal Overleg (IPO) namens de provincie Noord-Holland het Startakkoord SPV2030. De landelijke visie die in deze strategie is vastgelegd, is naar de provinciale context vertaald in de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030. In aanvulling daarop is een maatregelenpakket voor de periode 2020 tot en met 2023 vastgesteld: de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2020 – 2024 (verder Uitvoeringsagenda 2020-2024).

Met een intensieve regionale samenwerking is in 2023 samen met onze partners[1)] het regionale Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 vastgesteld (verder: Regionaal Uitvoeringsprogramma). In dit Regionaal Uitvoeringsprogramma staan een gezamenlijk ambitie, focus en concrete gezamenlijke acties beschreven.

Ieder jaar wordt een Jaarverantwoording geschreven aan Provinciale Staten waarin een toelichting wordt gegeven op uitgevoerde projecten, de stand van zaken en een vooruitblik voor het komend jaar.



Figuur 1: beleidsdocumenten Verkeersveiligheid provincie Noord-Holland

1) Alle gemeenten binnen de provincie Noord-Holland (buiten de Vervoerregio Amsterdam), Politie, CVOM, ANWB, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond

2 DE 3 PIJLERS VAN HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

Het SPV2030 kent 3 pijlers die richting geven aan ons verkeersveiligheidsbeleid. In oktober 2023 is het Regionaal Uitvoeringsprogramma 2030 vastgesteld (zie kader pagina 6) dat volledig in lijn is met deze pijlers. Deze pijlers zijn:

- Risicogestuurde aanpak
- Regionale samenwerking
- Integraal: het beleid is gericht op infrastructuur, gedrag en handhaving

Risicogestuurde aanpak

Om het aantal verkeersongevallen te verminderen, is het van belang om goed zicht te hebben op de meest onveilige locaties en gedragingen in het Noord-Hollandse verkeerssysteem. In lijn met het landelijke SPV heeft de provincie samen met de partners gekozen 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 zijn 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. De provincie heeft met de partners 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.

De provinciale subsidieprogramma's Kleine Infrastructuur, Verkeerseducatie Scholieren, Doortrappen en Uitwegen draaien goed. Wel wordt momenteel, samen met de partners, onderzocht hoe de beschikbare budgetten meer risicogestuurd kunnen worden ingezet, nu steeds meer gegevens bekend zijn over risico's.

Regionale samenwerking

Het verkeersveilig maken van de provincie vraagt om een sterke verbinding tussen overheden. Dit omdat wegen niet ophouden bij gemeente- en provinciegrenzen, verkeersdeelnemers zich over gemeentegrenzen heen verplaatsen en verkeersveiligheidsproblematiek niet altijd gemeente- of provincie specifiek is. Daarbovenop, we bereiken meer als we de krachten bundelen, werkzaamheden verdelen en samenwerken aan verkeersveiligheid.

De provincie is aanjager van de verkeersveiligheidsaanpak van Noord-Holland (exclusief de Vervoerregio Amsterdam) en penvoerder van het vastgestelde Regionaal Uitvoeringsprogramma. Het Regionaal Uitvoeringsprogramma met gezamenlijke ambities, maatregelen en focus is samen opgesteld en vastgesteld met 30 gemeenten, politie en maatschappelijk partijen zoals de ANWB uit de:

- Gooi en Vechtstreek
- Kop van Noord-Holland
- Regio Alkmaar
- Westfriesland
- Zuid-Kennemerland-IJmond

In de regio's Amsterdam, Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden is de Vervoerregio Amsterdam de penvoerder van de uitvoering van het SPV 2030 en daarmee de regionale samenwerking. Met de Vervoerregio wordt nauw samengewerkt om de provinciale wegen goed te borgen in de aanpak,

kennis uit te wisselen en samen projecten op te starten, zoals de recente verkeersslachtofferanalyse: Provinciale Staat van Verkeersveiligheid.

Integraal

Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is het cruciaal om zowel op gedrag, infrastructuur en handhaving in te zetten om onze ambities waar te maken. In het Regionaal Uitvoeringsprogramma worden deze 3 pijlers als gelijken behandeld.

Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030

Sinds 2019 organiseert de provincie met iedere regio verkeersveiligheidsbijeenkomsten waarbij gemeenten, politie en maatschappelijk partijen met ons in gesprek gaan over de invulling van het SPV2030. Op basis van deze gesprekken en de risicoanalyses is het regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 geschreven. Gemeenten, politie en maatschappelijke partijen hebben dit programma bestuurlijk vastgesteld of bestuurlijk hun commitment uitgesproken. De komende jaren voert de provincie dit uitvoeringsprogramma samen met de regio's uit met als doel om de stijgende lijn in het aantal verkeersslachtoffers om te buigen in een daling in 2030. Daarmee slaan we de richting in naar 0 verkeersslachtoffers[2)] in 2050.



Figuur 2: Op 18 oktober 2023 is het Regionaal Uitvoeringsprogramma gepresenteerd en ondertekend door provincie, gemeenten, politie en maatschappelijke partijen.

2) Een verkeersslachtoffer is een persoon met letsel (minimaal gebroken been of hersenschudding) in het verkeer of erger

3 ACTUALISATIE UITVOERINGSAGENDA VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND

In deze paragraaf wordt uitgelegd wat de provincie Noord-Holland tot en met 2030 oppakt aan de hand van de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2020 – 2024, het huidige coalitieakkoord en het Regionaal Uitvoeringsprogramma. De provincie vervult zelf twee rollen: de rol van regionale regisseur verkeersveiligheid en de rol van wegbeheerder. In de rol van regisseur faciliteert de provincie kennisontwikkeling, kennisoverdracht en afstemming in de regio en draagt de provincie als subsidieverlener bij om investeringen in verkeersveiligheid mogelijk te maken. In haar rol als wegbeheerder investeert de provincie in het netwerk van provinciale wegen, busbanen en fietspaden en worden maatregelen genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Focus op fietsers en ouderen

In deze actualisatie ligt ten opzichte van Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2020 – 2024 meer nadruk op twee groeiende en grote risicogroepen: fietsers en ouderen. Van 2018 tot en met 2021 vond het meer dan 70% van het letsel in het verkeer in Noord-Holland buiten de Vervoerregio Amsterdam plaats op de fiets. Daarnaast was meer dan 60% van de slachtoffers met letsel in het verkeer 60 jaar en ouder. Deze groepen slachtoffers zijn groeiend, want beide cijfers liggen significant hoger dan tussen 2014 tot en met 2017.

Fietsers
Fietsers hadden landelijk in van 2018 tot en met 2022 per gereden kilometer een grotere kans letsel op te lopen dan voetgangers (x 1,5) en met name dan personen in auto's (x 10). Fietsers zijn dus kwetsbaar in het verkeer.

Ouderen
Ouderen hebben volgens de publicatie "Ouderen in het verkeer" van de SWOV een hoger risico om letsel op te lopen in het verkeer om twee redenen: de rijvaardigheid gaat achteruit waardoor ongevallen waarschijnlijk worden en de kans op letsel bij een ongeval neemt toe. Ook groeide de groep ouderen in Nederland van 65 plus volgens de CBS statistieken van 12,8 % 1990 naar 20,2% in 2023. Tot slot biedt de e-bike de ouderen de kans om langer mobiel te blijven op de fiets, waardoor deze groep meer fietskilometers maakt.

Van analyse naar uitvoering

In de periode dat de uitvoeringsagenda 2020-2024 werd ontwikkeld, stonden we aan de vooravond van risicogestuurd werken aan de hand van data-analyses. De afgelopen jaren zijn deze analyses handen en voeten gegeven. Dat heeft geleid tot de ontwikkeling van de verkeersveiligheidsviewer voor infrastructuur van gemeenten, de investeringsstrategie voor Noord-Hollandse wegen voor provinciale n-wegen en de Staat van de Verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 voor de meest urgente risicogroepen in het verkeer. Met deze analyses is goed in beeld waar de verkeersveiligheidsrisico's het grootst zijn op het wegennet en waar we als wegbeheerders dus het meest effect sorteren. Daarnaast is focus aangebracht in de meest prominente risicogroepen: de fietser en ouderen. De komende jaren gaan we aan de slag met het uitvoeren van de benodigde maatregelen.

Thema's en maatregelen

De maatregelen in deze uitvoeringsagenda zijn in 8 thema's geclusterd. Deze thema's zijn deels gebaseerd op de thema's uit het SPV2030, maar voor de leesbaarheid iets anders ingedeeld.

1 Infrastructuur provinciale wegen
2 Infrastructuur gemeenten
3 Educatie (scholieren en seniore fietsers)
4 Campagnes
5 Handhaving
6 Data
7 Smart mobility en veilige voertuigen
8 Overige maatregelen

Hieronder staat per thema beschreven welke maatregelen onder het betreffende thema vallen.

1. *Infrastructuur provinciale wegen*

De provincie staat voor een veilige lokale en regionale weginfrastructuur in Noord-Holland. Onder infrastructuur verstaan we de interacties tussen verkeersdeelnemer en wegbeheerder, tussen verkeersdeelnemer en infrastructuur en tussen verkeersdeelnemers onderling.

Op korte termijn aanpakken van risicolocaties op onze N-wegen
In de investeringsstrategie voor Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) zijn alle provinciale wegen en fietspaden op veiligheid beoordeeld. In dit proces zijn ook solitaire fietsoversteken op provinciale wegen tegen het licht gehouden. De onveilige kruispunten zijn in beeld gebracht. In combinatie met ongevallencijfers van de fietsers/wandelaars en input van weginspecteurs, interne ingenieurs en gebiedsbeheerders is een lijst van risicolocaties opgesteld die de provincie op korte termijn wil aanpakken. De vervolgstap is deze risicolocaties binnen de termijn van deze actualisatie te verbeteren.

Actualiseren ontwerprichtlijnen en inclusief wegontwerpen
De ontwerprichtlijnen voor onze provinciale wegen zijn geactualiseerd voor fiets- en bermmaatregelen. Actualisaties worden continu doorgevoerd met speciale aandacht voor ouderen op de fiets, scootmobielen, visueel beperkten en mensen met niet aangeboren hersenletsel. We streven hierin naar een passend wegontwerp voor alle bewoners van Noord-Holland.

Bermen N-wegen verkeersveiliger maken
Veel bermmaatregelen, die mede mogelijk zijn gemaakt met 25% subsidie van het Rijk, zijn uitgevoerd of in uitvoering. Denk hierbij aan de haag tussen het fietspad op de N203 tussen Castricum en Uitgeest, de extra bermverharding op N240 in de Wieringenmeer of de extra geleiderail in de middenberm bij een gevaarlijk flauwe bocht op de N201 ter hoogte van Schiphol Rijk.

RISM-2 implementeren
Europese wetgeving RISM 2 verplicht wegbeheerders om tijdens het studeren op en uitvoeren van infrastructurele werkzaamheden op autowegen de effecten van de werkzaamheden voor de verkeersveiligheid te monitoren. Hiermee moet een zo optimaal mogelijk project worden gerealiseerd. De provincie implementeert RISM 2 dit jaar (2024).

Voortzetten stimulering veiligere uitritten op onze n-wegen
Eén van de risico's op het wegennet van de provincie zijn particuliere uitwegen die aansluiten op provinciale wegen. Om de risico's hiervan te verkleinen bestaat sinds enkele jaren de subsidieregeling Uitwegen. Met subsidie uit deze regeling kunnen particulieren hun uitweg die uitkomt op een provinciale weg veilig inrichten of soms zelfs verwijderen. Voertuigen kunnen hierdoor snel en comfortabel onze wegen verlaten en oprijden, wat zorgt voor een kleinere kans op (ernstige) ongevallen. De afgelopen 3 jaar zijn twintig aanvragen gehonoreerd. De gehonoreerde aanvragen bevonden zich op N243, N241, N232, N506, N239, N504 en N194.

Snelheidsdisplays op risicolocaties inzetten en rouleren
De provincie Noord-Holland maakt gebruik van snelheidsdisplays met smileys op provinciale wegen. Met de smiley op de N526 binnen de bebouwde kom van Crailo en binnenkort de N206 tussen Vogelenzang en Aerdenhout zetten we dit middel in om snelheid op een positieve manier te verwerken.

Vervolgstap: als de snelheidsdisplays worden gerouleerd op verschillende locaties zijn deze effectiever. Dit rouleersysteem willen we komende jaren gaan vormgeven.

2. *Infrastructuur gemeenten*

Bijdragen aan wegnemen grootste infrastructurele risico's
Op basis van risicoanalyses leveren wij een bijdrage aan het wegnemen van de grootste risico's en aan het vaststellen van een minimum kwaliteitsniveau van de infrastructuur. Dit moet afgestemd worden op (boven)regionaal niveau om een eenduidig wegbeeld binnen de provincie te realiseren. De risicolocaties zijn vastgelegd in het Regionaal Uitvoeringsprogramma. Het oplossen van de risicolocaties op gemeentelijk areaal wordt door de provincie middels de subsidieregeling Kleine Infrastructuur ondersteund. Om het behalen van de gezamenlijke doelen te versterken, wordt in 2024 met de regio's verkend of de subsidieregeling kan worden veranderd naar een programmatische aanpak. Samen met de regio stellen we een programma op waarin de hoog-risicolocaties worden geselecteerd die, als zij worden opgelost, de grootste bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren. Dit programma kijkt meerdere jaren vooruit om het programmeren van deze projecten binnen de gemeentelijke begroting mogelijk te maken.

Veilige schoolomgevingen stimuleren
Met behulp van de subsidieregelingen Kleine Infra en Verkeerseducatie zijn de afgelopen jaren zowel de weginrichting als het gedrag en daarmee ook de verkeersveiligheid in schoolzones verbeterd. Schoolomgevingen zijn als thema ook opgenomen in het Regionaal Uitvoeringsprogramma. Daarbij kijken we met partners in de regio gezamenlijk naar de invulling van verkeerseducatie, het in kaart brengen van de schoolroutes, het reduceren van gemotoriseerd verkeer bij scholen en het stimuleren om fietsend en lopend naar school te gaan.

Afleiding langs de weg minimaliseren

In het Regionaal Uitvoeringsprogramma is samen met de regio's afgesproken om afleidende zaken, met name bij complexe verkeerssituaties, in kaart te brengen en te minimaliseren.

3. *Educatie (scholieren en seniore fietsers)*

Optimaliseren verkeerseducatie
De educatieprojecten die worden uitgevoerd vanuit onze Uitvoeringsregeling Verkeerseducatie Scholieren hebben een breed bereik over scholen in Noord-Holland met pakketten van hoog educatieniveau: van verkeersregels op de basisschool tot en met les over afleiding in het verkeer op de middelbare school. De provincie verleent subsidie aan projecten die hoog scoren in de toolkit verkeerseducatie van het kennisplatform CROW, omdat inhoud en methodiek hierin zijn gescoord. Vanuit de regio's komen er verzoeken of de uitvoering effectiever kan. Meerdere gemeenten vragen namelijk zelf subsidie aan om zo de garantie te hebben dat ze hun voorkeursprojecten binnen hun gemeenten krijgen en niet afhankelijk zijn van de reguliere Verkeersveiligheidsstichtingen. Volgens de betreffende gemeenten kost het aanvragen en realiseren van de subsidie veel tijd. Daarnaast ligt in de regio's het vraagstuk op tafel of de spreiding van de middelen over de vele projecten het beste resultaat sorteert of dat scherpere focus op een kleiner aantal projecten wellicht een beter resultaat oplevert. Deze vraagstukken gaan we gezamenlijk met gemeenten en maatschappelijke partijen verkennen. Dit kan leiden tot een aangepaste aanpak van de verkeerseducatie.

Praktisch verkeersexamen stimuleren
In het verlengde van verkeerseducatie is het doel dat zoveel mogelijk basisscholen het praktisch verkeersexamen organiseren. Op deze manier wordt gestimuleerd dat leerlingen de theorie makkelijk kunnen toepassen in de dagelijkse praktijk. Gemeenten wordt gevraagd om, samen met Veilig Verkeer Nederland (VVN), te inventariseren welke scholen hieraan deelnemen en welke niet en welke drempels er bij scholen zijn waar geen praktisch verkeersexamen wordt georganiseerd. De vervolgstap is om gemeenten te helpen om op zoveel mogelijk scholen het praktisch verkeersexamen te promoten.

Doortrappen verder stimuleren en verbreden
Doortrappen is een programma dat met ouderen Veilig Fietsen tot je 100ste stimuleert. Doortrappen stimuleert veilig fietsgedrag, zoals op de juist manier opstappen. Daarnaast stimuleert de provincie via Doortrappen ook de lokale promotie van veilige fietsen zoals de driewieler/lage opstapfiets/fietsspiegel en veiligheidsmiddelen om een val op te vangen zoals de fietshelm. Sinds de start in 2020 hebben steeds meer gemeenten activiteiten opgezet en uitgevoerd ter bevordering van doortrappen. In 2023 deden 22 van 30 gemeenten in Noord-Holland (buiten Vervoerregiogebied) mee aan Doortrappen dankzij de Uitvoeringsregeling Doortrappen van de provincie. Het doel is dit de komende jaren uit te breiden naar alle gemeenten.

4. Campagnes

Landelijke campagnes actief uitvoeren
De provincie voert de landelijke campagnes op het gebied van verkeersveiligheid uit, namelijk BOB, Snelheid, MONO en fietsverlichting (AAN). Dat wordt ten eerste gedaan via provinciale mediakanalen, op provinciale bushokjes en op slimme plekken zoals in de horeca.



Landelijke verkeersveiligheidscampagnes bij gemeenten ondersteunen.
Daarnaast ondersteunt de provincie de uitvoering van de landelijke campagnes door gemeenten en lokale politie. Dit wordt o.a. gedaan door gratis drukmateriaal en gadgets zoals BOB-sleutelhangers ter beschikking te stellen.

Campagnes aansluiten op handhavingsacties
Met de politie is afgesproken aansluitend op de landelijke campagnes een handhavingsactie uit te voeren om effectiviteit en acceptatie van de boodschap te vergroten.

5. Handhaving

Intensief samenwerken op verkeershandhaving met het CVOM, politie en gemeenten
De samenwerking met de politie, provincie en gemeenten is versterkt en politie in Eenheid Noord-Holland heeft de handhaving opgevoerd met name op snelheid. Ook met het CVOM met de automatische flitspalen is goed contact. Het CVOM en Politie-eenheid Noord-Holland voeren de afgelopen jaren de handhaving op snelheid en mobiel gebruik op provinciale wegen en in de provincie als geheel. Ook is afgesproken dat we met politie en gemeenten op de landelijke thema's Snelheid, MONO, BOB en fietsverlichting (lokale) campagnes en handhavingsacties combineren om de effectiviteit en acceptatie van beide methodes te vergroten. Succesverhalen zijn er al binnen gemeenten te vinden. In de gemeenten Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo controleert de politie op snelheid en andere verkeersovertredingen op locaties die gemeenten hebben aangedragen als verkeersonveilig en/of waar te hard wordt gereden. In het najaar van 2023 controleerde de politie in Hoorn op lichtvoering bij fietsers bij het station Hoorn, direct nadat de gemeente Hoorn campagnes had uitgevoerd om licht op de fiets te stimuleren. Resultaat was gelijk goed te zien in de dagen erna: meer fietsverlichting op straat.

Risicogestuurd aanpakken van alcohol- en drugs in het verkeer
Wij onderzoeken de mogelijkheden om te komen tot een gezamenlijke risicogestuurde aanpak van alcohol en drugsbeleid binnen de provincie. Daartoe verkent de provincie welke partijen hierin mee kunnen doen en op welke manier inhoud gegeven kan worden aan deze aanpak. Aspecten die hierin een plek kunnen krijgen zijn:

- Op welke manier kunnen voorlichtingsactiviteiten over 'rijden onder invloed' gekoppeld worden aan risicolocaties en specifieke evenementen (uitgaans- en recreatiegebieden);
- Overleg met de uitgaansbranche en nagaan of hier aandacht op afgedwongen kan worden in een evenementenvergunning;
- Samenwerking met werkgevers en organisatoren van evenementen in de aanpak van bewustwording verkeersveiligheid en gebruik van middelen (gezamenlijke normen vaststellen en maatregelen treffen) en handhaving bij evenementen.
- Conform het Regionaal Uitvoeringsprogramma zet de provincie zich de komende jaren in om met data en kennis een risicogestuurde aanpak voor alcohol- en drugsbeleid bij gemeenten en politie mogelijk te maken.

6. Data

De risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak vraagt om data en indicatoren die risico's beschrijven. Data over risico's en verkeersongevallen zijn essentieel voor een goede risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak. De afgelopen jaren is met partners in de regio, zoals gemeenten, het Openbaar Ministerie, Rijkswaterstaat, Vervoerregio Amsterdam en de politie, samengewerkt aan risicoanalyses om regionale doelstellingen en prioriteiten uit te werken. Daarbij heeft de provincie een openbare viewer ontwikkeld, die inmiddels door gemeentes gebruikt kan worden voor de risicogestuurde aanpak voor gedrag, handhaving en infrastructuur.

Verkeersveiligheidsindicator voor wegen en fiets in Monitor provinciale wegen (iNHi) periodiek bijhouden
De SWOV heeft in 2021 een rapport geschreven, waarin de provinciale wegen zijn getoetst op de meest essentiële wegkenmerken. Daarnaast zijn snelheidsdata, intensiteitsdata en ongevallendata op het gehele wegennet binnen de provincie ingewonnen en wordt deze gebruikt in het iNHi. Door deze analyses periodiek te herhalen, is er een goed beeld op welke trajecten de meeste verkeersveiligheidswinst is te halen en of de trajecten geloofwaardige zijn ingericht.

Naast de verkeersveiligheid van wegen is die van fietspaden meegenomen als een weegfactor in de prioritering van de iNHi. Om de fiets in de programmering nog beter tot zijn recht te laten komen, wordt de mogelijkheid onderzocht om de provinciale fietspaden in een aparte iNHi prioritering te plaatsen. Op deze manier kan de trajectindeling op de fietspaden worden aangepast en kunnen knelpunten voor fietsers als zelfstandige projecten in beeld worden gebracht.

De iNHi vormt een belangrijke basis voor ons iMPI (integraal Meerjarenprogramma Provinciale infrastructuur) voor grote investeringsprojecten op onze infrastructuur zowel voor fiets, openbaar vervoer als auto. De komende jaren passen we de INHI toe waarbij verkeersveiligheidsprojecten worden afgewogen tegen andere projecten, wat vervolgens input vormt voor het iMPI.

Risicoanalyses en data beschikbaar stellen aan gemeenten
De afgelopen jaren zijn openbare databronnen verzameld en ontbrekende data ingekocht. Op basis van deze gegevens is een viewer gebouwd, waarin gemeenten de risico's op hun infrastructuur kunnen inzien. Ook worden hierin openbare snelheidsdata en ongevallendata voor alle wegen in Noord-Holland beschikbaar gesteld. Deze informatie wordt periodiek geactualiseerd. Momenteel loopt er een gesprek tussen Interprovinciaal Overleg (IPO) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) over de ontwikkeling van een landelijke verkeersveiligheidsviewer waarin deze risicofactoren voor heel Nederland inzichtelijk worden gemaakt. Tot de tijd dat er een goed landelijk alternatief is, houdt de provincie de viewer in de lucht en benutten we quick-wins.

In 2024 wordt verkend hoe de subsidieregeling Kleine Infrastructuur op een wijze kan worden ingericht dat wegbeheerders zoveel mogelijk focussen op deze risicolocaties. De uitdaging is dat wegbeheerders normaal gesproken hun infrastructuur verbeteren in lijn met de Beheer & Onderhoudscyclus. Het prioriteren op basis van verkeersveiligheid vraagt om een andere insteek (middelen en personele inzet). De uitkomsten hiervan zijn vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030.

Verbeteren ongevalsregistratie
In de Staat van Verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 is ziekenhuisdata vanaf matig ernstig letsel geanalyseerd. Uit het SWOV onderzoek in Noord-Holland komt naar voren dat het meeste letsel plaatsvindt bij fietsers en ouderen en dat dit is toegenomen onder deze groepen. In deze data mist alleen de locaties van de ongevallen waar het letsel uit volgden.

Om locaties van de ongevallen te achterhalen gebruiken we BRON-data. Het nadeel van deze door met name politie ingewonnen data is dat het een onder registratie heeft van met name fietsongevallen. Daarom werkt het Rijk met aan landelijke ontsluiting van data uit ambulances. De Vervoerregio Amsterdam is al aangesloten op deze datastroom. De rest van Noord-Holland wordt

tot en met 2025 met deze ambulancedata ontsloten. Hierdoor krijgen we vooral een beter beeld van de locaties met veel fietsongevallen.

Proefdraaien met in-car data
Wij onderzoeken nieuwe databronnen in de vorm van in-car gegevens uit sensoren van auto's, waarbij privacy volledig wordt gewaarborgd. Met name de remdata uit auto's kan veel opleveren. De volgende verkenningen lopen om sensordata in te winnen: het ROMO-project met Mercedes data, Remdataproject Analyze met Bridgestone data, data uit de ANWB Veilig Rijden Autoverzekering en een project met Volvo data.

7. Smart mobility en verkeersveiligheid

Voorbereiden op slimme voertuigen en slimme infrastructuur
Ontwikkelingen en innovaties op gebied van voertuigen en infrastructuur kunnen de verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers verhogen mits juist toegepast.

Vanuit de focus smart mobility worden deze ontwikkelingen geëvalueerd en gerealiseerd in de thema's connected infra en verkeer en automatisering voertuigen en data. Een belangrijk doel hierin is de impact op verkeersveiligheid te bepalen en waar mogelijk deze te verhogen.

Hierbij wordt intensief samengewerkt met overheden, marktpartijen en kennisinstellingen. Het doel is om niet alleen inzicht te krijgen in de technologie, maar vooral in het proces om veilige inzet mogelijk te maken, waaronder regelgeving, wetgeving en financiële afspraken op landelijk en EU-niveau.

Connected infra en verkeer
Het smart mobility thema Connected infra en verkeer richt zich op realisatie van connected toepassingen voor infrastructuur en verkeer op het wegennet van de provincie Noord-Holland en op de impact hiervan op de organisatie en weggebruikers. Kort gezegd het digitaal verbinden (connect) van voertuigen en infrastructuur. Connected toepassingen dragen bij aan verkeersveiligheid en duurzaamheid, en worden momenteel op verschillende plaatsen gerealiseerd in een samenwerking tussen overheden en bedrijven in de mobiliteitssector. Belangrijk onderdeel is de positie van de fiets in dit connected mobiliteitssysteem.

Vanuit verkeersveiligheid zijn meerdere projecten uitgevoerd, waaronder een test uitgevoerd met Volkswagen om via berichten bestuurders te waarschuwen voor een stilstaand voertuig van een weginspecteur. Deze techniek kan ook gebruikt worden om de verkeersveiligheid te verhogen rond wegwerkzaamheden en andere gevaarlijke situaties.

Verder is door inzet van slimme maatregelen rond fietsdetectie bij een aantal verkeerslichten op doorfietsroutes de veiligheid van de fietsers verhoogd. Dit wordt komend jaar op meer plaatsen ingezet.

Data en automatisering voertuigen
Het smart mobility thema Data en automatisering voertuigen richt zich op automatisering van voertuigen en data. Het doel van dit thema is om een bijdrage te leveren aan verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Vanuit EU-wetgeving zijn voertuigfabrikanten sinds 2022 verplicht rijhulpsystemen in voertuigen in te bouwen, die autorijden veiliger en comfortabeler kunnen maken. Daarnaast zijn fabrikanten bezig met het doorontwikkelen van (deels) autonome voertuigen. Binnen dit thema worden deze ontwikkelingen actief gevolgd en indien mogelijk in de praktijk getest. Centrale vraag daarbij is hoe technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid en wat nodig is om dit te realiseren.

Zo is er uitgebreid gekeken naar de werking van de rijhulpsystemen die de bestuurder informeren over de maximaal toegestane snelheid op de weg (ISA) en systemen die voertuigen tussen de lijnen laten rijden (LKS). Deze systemen zijn sinds 2022 Europees verplicht op nieuwe type voertuigen en hebben tot doel de veiligheid te verhogen. De resultaten hiervan worden op landelijk niveau besproken, met nadruk op de impact voor wegbeheerders.

Om de ISA systemen goed te laten werken is het van belang dat borden goed leesbaar zijn voor de camera's in voertuigen en digitaal beschikbaar gemaakt worden. De provincie heeft daarom haar borden database landelijk gekoppeld zodat deze digitaal beschikbaar zijn.

In 2023 is door het Ministerie van I&W aan regelgeving gewerkt om praktijktests met autonoom Openbaar Vervoer mogelijk te maken. De provincie werkt samen met andere wegbeheerders en concessieverleners om in 2025 autonoom vervoer in de praktijk te testen, binnen de te verwachte nieuwe regelgeving.

Onderzoeken Gedrag en Smart Mobility
De toolbox Smart Mobility is opgeleverd en openbaar. Hierin staan tools voor zowel slimme keuzes bij studieprojecten als tijdens werkzaamheden en evenementen. Nu worden specifieke locaties en projecten uitgezocht waar de toolbox met innovatieve maatregelen betreffende studiefase en verkeersveiligheid ingezet kan worden.

Schoollocaties in Nationaal Dataportaal Wegverkeer verwerken
Schoollocaties worden door ouders en kinderen vaak gezien als chaotisch en gevaarlijk. Ondanks dat het aantal ongevallen rondom scholen meevalt, is het voor kinderen als kwetsbare verkeersdeelnemers goed om zowel onderweg als bij school niet onnodige risico's te lopen. Recent is actie ondernomen om schoollocaties vast te leggen in het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Dit biedt de mogelijkheid dat algoritmes van serviceproviders, zoals Google Maps en TomTom, bij het opmaken van een routeadvies rekening houden met deze locaties. Dat zou namelijk kunnen betekenen dat verkeer dat niet op de schoollocatie hoeft te zijn een andere route neemt, waardoor het rondom scholen rustiger is. De gesprekken om deze nieuwe mogelijkheden ook daadwerkelijk te benutten worden momenteel gevoerd.

8. Overige maatregelen

Uitbreiden Nachtnetbussen
Conform het Regionaal Uitvoeringprogramma promoot de provincie nachtbussen voor het uitgaanspubliek om beschonken fietsers, scooterrijders en autobestuurders in het verkeer te beperken. Dit komt overeen met het coalitieakkoord met de ambitie voor extra nachtvervoer in het landelijk gebied om de bereikbaarheid te verbeteren. De concessiehouder van de kop van Noord-Holland verkent de mogelijkheden voor een extra nachtbus in 2024 in het landelijk gebied. Het chauffeurstekort en de beveiliging van bussen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten.

Veilige routes Landbouwverkeer stimuleren
Met name in Noord-Holland Noord zorgt landbouwverkeer soms voor verkeersveiligheidsdilemma's. De provincie zal zorgvuldig blijven afwegen wanneer het verstandig is landbouwverkeer toe te staan op onze n-wegen. Hierbij houden we rekening met de snelheidsverschillen, verkeersdrukte, dorpskernen, parallelwegen en het beperken van omrijdroutes voor landbouwverkeer.

Samenwerken met Rijk
In aanvulling op de samenwerking met de partijen in de regio's in Noord-Holland, werken we ook samen met het ministerie van I&W. Met I&W voeren we bijvoorbeeld gesprekken over de rijkssubsidieregeling 'Investeringsimpuls' en het tekort aan projectleiders bij lokale wegbeheerders. Daarnaast stemmen we af over verkeersveiligheidscampagnes en maken we ons hard voor verbeteringen van de verkeersveiligheid op risicovolle rijkswegen in onze provincie, zoals de N9 en de N99.

Prioritering

Deze uitvoeringsagenda richt zich op de periode van 2024 tot 2030. Het doel is natuurlijk zoveel mogelijk van de benoemde maatregelen tot uitvoering te brengen, omdat daarmee het grootste effect op de verkeersveiligheid wordt bereikt. Daarbij moeten we echter wel realistisch zijn en onderkennen dat het onmogelijk is om alles direct vanaf 2024 in uitvoering te brengen. Dit heeft enerzijds te maken met de beschikbare capaciteit en anderzijds met de financiën. Over dit laatste meer in paragraaf Financiën op pagina . Op basis van de beschikbare middelen zijn keuzes nodig over de projecten waarop extra inzet wordt gepleegd, de projecten die worden gecontinueerd en welke projecten later zullen volgen. Hieronder staat beschreven met welke maatregelen als eerste wordt gestart en waarom. Deze prioritering stemmen we in onze periodieke overleggen met onze partners in de regio af om tot een gezamenlijk planning te komen voor de gezamenlijke uitvoering van het Regionaal Uitvoeringsprogramma.

Op onderstaande maatregelen wordt in 2024 en 2025 extra op ingezet:

1 *Op korte termijn aanpakken van risicolocaties op onze N-wegen:* in deze risicolocaties geven we prioriteit aan met name kruispunten met fietsers. We verbeteren zo locaties waarin veel winst is te halen in het voordeel van de groep waarin veel verkeersslachtoffers vallen: de fietser.

2 *Bijdragen aan wegnemen grootste risico's bij infrastructuur gemeenten (programmatisch werken Kleine Infra)*: Samen met de regio stellen we een programma op waarin de hoog-risicolocaties worden geselecteerd die, als zij worden opgelost, de grootste bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren.
3 *Optimaliseren verkeerseducatie:* het vraagstuk ligt op tafel of de spreiding van de middelen over de vele projecten het beste resultaat sorteert of dat scherpere focus op een kleiner aantal projecten wellicht een beter resultaat oplevert.
4 *Doortrappen verder stimuleren en verbred*en: Doortrappen richt zich op de belangrijkste risicogroep met gedragsinterventies: namelijk de oudere fietser. De meerderheid van de verkeerslachtoffers zijn fietser en ouder dan 60+.

FINANCIËN

De ambitie ten aanzien van verkeersveiligheid is hoog. Provincie Noord-Holland heeft zich met de ondertekening van het Startakkoord SPV2030, het opstellen van de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 en het vaststellen van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030 verbonden aan de doelstellingen 'nul verkeersslachtoffers in 2050' en 'daling van het aantal verkeerslachtoffers in 2030'. Om aan deze doelstellingen bij te dragen heeft de provincie deze actualisatie van de Uitvoeringsagenda geschreven. Om de plannen uit te voeren wordt de volgende begroting voorgesteld van 2025 t/m 2030.

Investeringen op eigen areaal

De provincie is wegbeheerder van de provinciale wegen. Dat betekent dat de provincie de verantwoordelijkheid heeft om deze wegen en fietspaden goed te onderhouden en deze wegen en fietspaden ook verkeersveilig aan te leggen. We investeren op ons provinciaal areaal door middelen te programmeren in het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI). De basis voor de investeringen die de verkeersveiligheid verbeteren, vormt de risicoanalyse van de SWOV van ons eigen areaal in 2021. Momenteel werkt de provincie aan een knelpuntenaanpak om hoog risicolocaties met name bij kruispunten met auto, fiets en voetganger te verbeteren. Waar mogelijk wordt daarbij de koppeling gelegd met investeringen in het kader van beheer & onderhoud, maar ook buiten de beheer en onderhoud cyclus wordt gekeken naar infrastructurele verbeteringen.

Investeringen op areaal van andere wegbeheerders en in verkeersveilig gedrag

De financiën zijn gebaseerd op de stortingen die tot en met 2029 zijn ingeboekt. Uitgaande van deze stortingen is er in 2025 minder budget voor verkeersveiligheid dan in de jaren daarvoor.

De stortingen die beschikbaar zijn voor verkeersveiligheid zijn altijd een sluitpost in het budget voor mobiliteit. We zien echter dat die stortingen de afgelopen jaren lager zijn geworden, terwijl de opgave juist groeit en ook de kosten voor het treffen van maatregelen door inflatie flink zijn gestegen. Met een hoger budget is de kans groter, dat de stijgende trend in het aantal verkeersslachtoffers wordt omgebogen in een dalende lijn in 2030, conform de ambitie die is vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030.

Tabel 1: Budget Verkeersveiligheid op basis van stortingen in de provinciale begroting

	2024[3)]	2025	2026	2027	2028	2029
Verkeereducatie	€ 1.205.000	€ 1.205.000	€ 1.205.000	€ 1.205.000	€ 1.205.000	€ 1.205.000
Kleine Infra	€ 8.405.000	€ 7.781.000	€ 7.756.000	€ 7.730.000	€ 7.706.000	€ 7.681.000
Totaal	€ 9.610.000	€ 8.986.000	€ 8.961.000	€ 8.935.000	€ 8.911.000	€ 8.886.000

3) De budgetten die we in 2024 inzetten voor verkeerseducatie zijn hoger dan de stortingen die zichtbaar zijn in Tabel 1. Dit komt doordat in voorgaande jaren middelen zijn teruggevloeid uit projecten die niet volledig tot uitvoering zijn gekomen. Daardoor is in 2024 in totaal € 1.900.000 ingezet. Dit is verdeeld over de subsidieregeling Verkeerseducatie Scholieren (1,6 miljoen euro) en de Uitvoeringsregeling Doortrappen (300.000 euro).

BIJLAGEN

BIJLAGE 1

COALITIEAKKOORD VERBINDEND VOORUIT

Pagina 11: “Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. Ook in Noord-Holland neemt het aantal verkeersslachtoffers toe. Daarom zetten we de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland voort en geven we in samenwerking met partners een impuls aan de verkeersveiligheid. Onze missie blijft: 0 verkeersslachtoffers. Niet elk ongeval kan worden voorkomen, maar elk slachtoffer is er 1 teveel.”

Daarnaast wordt er extra aandacht geschonken in het coalitieakkoord aan het veilig faciliteren van langzaam rijdend agrarisch verkeer, aan het creëren verkeersveilige doorfietsroutes die rekening houden met verschillende snelheden en aan een nachtbus in landelijk gebied. Tot slot in het Coalitieakkoord dat we financiering voor verkeerseducatie en gedragsverandering voor veilig verkeer voortzetten.

Link: Coalitieakkoord 2023-2027 ‘Verbindend vooruit!’ - Provincie Noord-Holland



2

BIJLAGE

UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEERS-VEILIGHEID NOORD-HOLLAND 2030

Korte Toelichting: Dit Uitvoeringsprogramma beschrijft maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, en is samen met een groot aantal partijen opgesteld: 30 gemeenten in de regio's Alkmaar, Gooi en Vechtstreek, Kop van Noord-Holland, Westfriesland 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. De volgende ambities zijn gezamenlijk vastgelegd:

- 0 verkeerslachtoffers in 2050;
- De voorspelde gestage toename van het aantal verkeersslachtoffers om te buigen in een significante daling in 2030.

Link: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Uitvoeringsprogramma_verkeersveiligheid_Noord_Holland_2030.pdf



3

BIJLAGE

OPGAVE VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND 2030

Korte toelichting: in deze opgave staat de volgende missie uitgelegd: meer samenwerking met de regio's om de volgende ambitie te halen: 0 verkeerslachtoffers in 2050. Op onze eigen wegen hebben we de volgende doelstellingen geformuleerd in november 2030:

1 over 5 jaar is de negatieve trend van verkeersonveiligheid doorbroken;
2 in 2030 is sprake van 25% minder ernstig gewonden en doden dan in 2018.

Link: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Opgave_Verkeersveiligheid_Noord_Holland_2030_PDF_2494_kB.pdf



4

BIJLAGE

STAAT VAN VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND EN VERVOERREGIO AMSTERDAM 2023

Samen met de Vervoerregio Amsterdam hebben we een verkeersslachtoffer analyse door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laten uitvoeren. Hierdoor hebben we meer zicht op de urgentste risicogroepen. Twee van de meest urgente risicogroepen binnen de provincie zijn fietsers en ouderen. Aan de hand hiervan en de kaarten met hoog risicolocaties zijn maatregelen op zowel infrastructuur als gedrag gedefinieerd.

Staat van de Verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2030

Korte omschrijving: Dit rapport biedt een verkeersveiligheidsanalyse voor de provincie Noord-Holland, analoog aan de nationale Staat van de Verkeersveiligheid die de SWOV jaarlijks publiceert. De volgende onderwerpen komen aan bod:

1 ontwikkelingen in aantallen verkeersdoden (2012-2021) en ernstig verkeersgewonden (2014-2021) in Noord-Holland, apart voor de Vervoerregio Amsterdam en Noord-Holland (excl. VRA), uitgesplitst naar verschillende kenmerken zoals leeftijd en vervoerswijze van het slachtoffer;
2 ontwikkelingen in de mate van blootstelling, zoals de mobiliteit van verschillende vervoerswijzen en de bevolkingssamenstelling;
3 ontwikkelingen in risico, mortaliteit en morbiditeit: aantallen slachtoffers per hoeveelheid blootstelling;
4 ontwikkelingen op het gebied van risico-indicatoren: wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen die sterk samenhangen met verkeersveiligheid;
5 verwachtingen voor aantallen slachtoffers in de toekomst.

Link: https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2023-06.pdf



BIJLAGE

VERKEERSVEILIGHEID VAN PROVINCIALE WEGEN IN NOORD-HOLLAND (SWOV 2021)

In 2021 heeft de SWOV in opdracht van de provincie een rapport geschreven over de veiligheid van de provinciale weginfrastructuur. Samen met data over verkeersslachtoffers en gereden snelheden vormt dit rapport de basis om ook op ons provinciaal areaal risicogestuurd werkzaamheden te prioriteren. Deze gegevens worden ook gebruikt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi).

Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland (swov.nl)



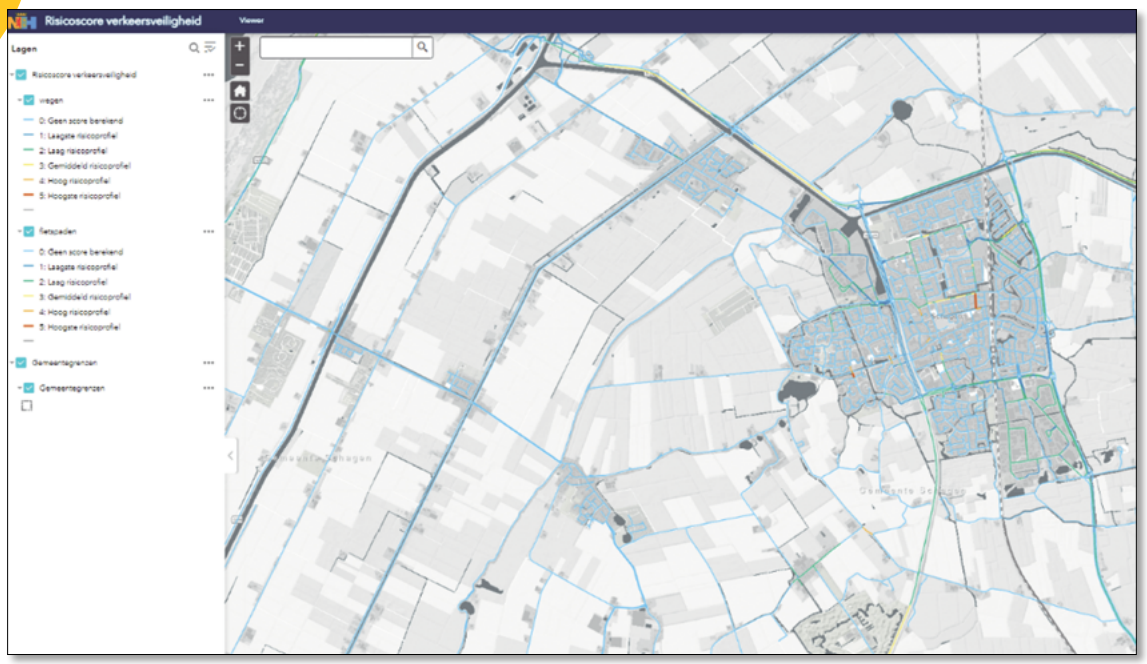
6

BIJLAGE

TIJDELIJKE RISICOSCORE VERKEERS-VEILIGHEID VIEWER

Op basis van de tijdelijke Risicoscore Verkeersveiligheid viewer kunnen gemeenten hun meest risicovolle locaties en wegvakken destilleren met achterliggen informatie waarom. We stellen deze data openbaar beschikbaar aan de gemeenten, met de hoogste nauwkeurigheid voor gemeenten buiten de vervoer-regio Amsterdam.

Risicoscore verkeersveiligheid (noord-holland.nl)



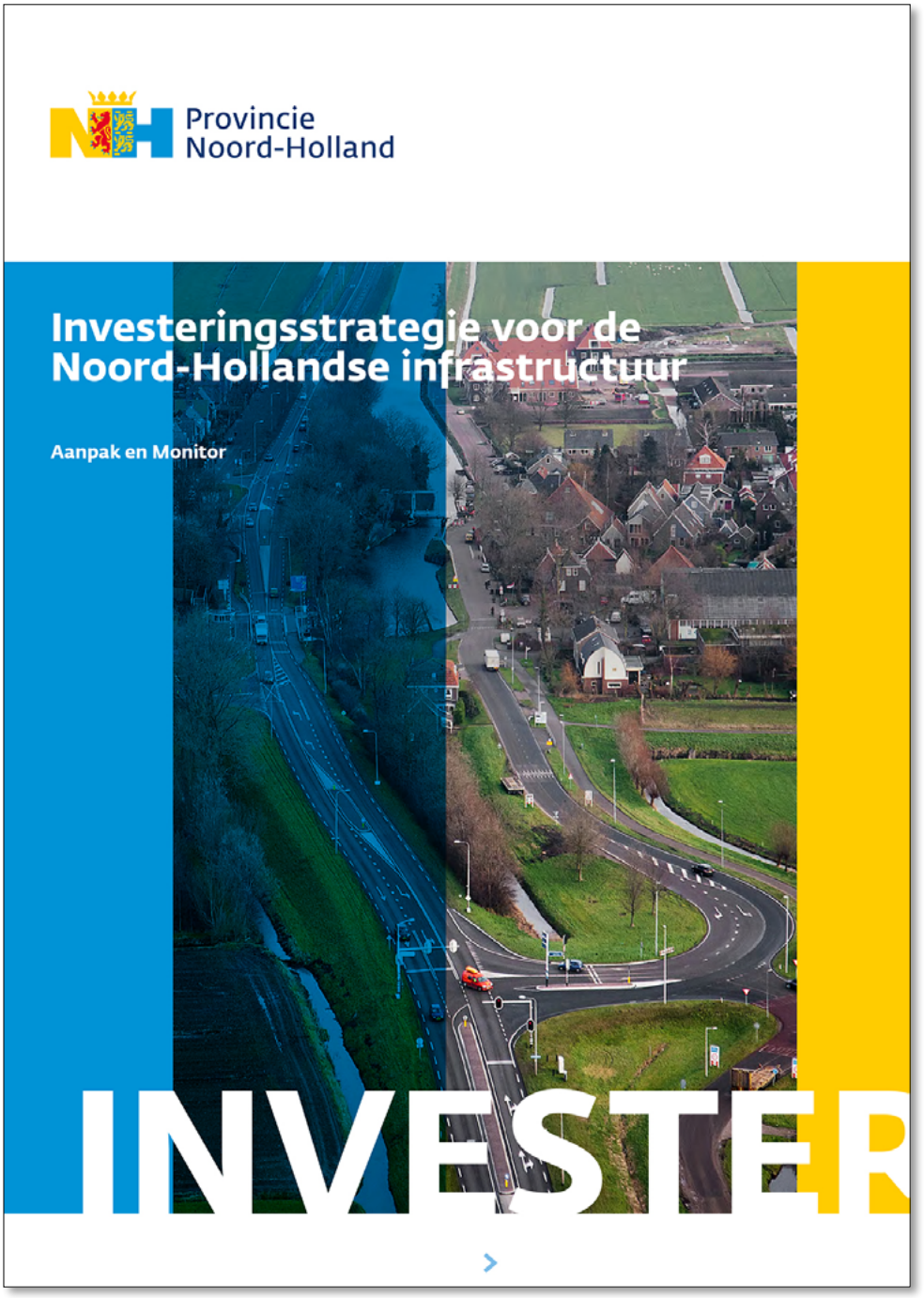
INVESTERINGSSTRATEGIE VOOR NOORD-HOLLANDSE INFRASTRUCTUUR (INHI)

7

BIJLAGE

In de investeringsstrategie voor Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) zijn twee verkeersveiligheidsindicatoren toegevoegd: verkeersveiligheid wegen en verkeersveiligheid fietspaden. Hierin staat een lijst van wegvakken waar de meeste verkeersveiligheidswinst te halen is op basis van infrastructuur, snelheid en verkeersongevallen.

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Investeringsstrategie_voor_de_Noord_Hollandse_infrastructuur.pdf



MOBILITEIT

Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2025-2030

Colofon

Uitgave
Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie
Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Mobiliteit

Fotografie
Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging
The Creative Hub Canon

Oplage
Alleen digitale exemplaren
Haarlem, februari 2024

HAARLEM, FEBRUARI 2024

VERKEERSVEILIGHEID

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15257
Extern Zaak ID	2203761
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	10.e
Titel	Mobiliteit: Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen (2024) (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

De provincie stelt vanuit de subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen 2024 € 528.000 beschikbaar voor het verbeteren van de
verkeersveiligheid op provinciale gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 80km/h. De subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen is
bedoeld om eigenaren en/of pachters met uitwegen op dit type provinciale wegen te stimuleren de perceelaansluitingen op de weg veiliger in te richten. Dat kan door het verwijderen van uitwegen, het samenvoegen van uitwegen of het veiliger vormgeven van uitwegen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
dhr. B.J. Derix
BEL/MOB

Telefoonnummer 023-5144406
derixb@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 APR. 2024

Kenmerk
2203761/2203802

Uw kenmerk

Betreft: Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen 2024

Geachte leden,

In deze brief informeren wij u over een subsidieregeling ter bevordering van verkeersveilige infrastructuur, die wij op 16 april jl. hebben vastgesteld.

Inleiding
De afgelopen tien jaar zien we dat het helaas onveiliger is geworden op de Noord-Hollandse wegen. Het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden vertoont een stijgende trend. Dit maakt de urgentie tot verbetering van de verkeersveiligheid voor ons college onverminderd groot, aangezien wij als provincie in het kader van het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 de ambitie "nul verkeersslachtoffers in 2050" hebben ondertekend. Door het uitvoeren van projecten, die zijn opgenomen in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI), wordt onder andere de doorstroming en verkeersveiligheid op onze wegen verbeterd.

Uit een inventarisatie die enkele jaren geleden is gemaakt is gebleken dat er circa 2.000 uitwegen aanwezig zijn op onze provinciale wegen. Een groot deel daarvan zijn op zogenaamde gebiedsontsluitingswegen waar 80km/h mag worden gereden (GOW80). Bij het op- en afrijden naar een direct aansluitend perceel ontstaan grote snelheidsverschillen tussen afslaand en doorgaand verkeer. Ook kruist dit verkeer vaak fietspaden die relatief dicht langs onze wegen liggen.

Voertuigen zijn de laatste jaren steeds groter en langer geworden waardoor een afrijdend voertuig met lage snelheid de provinciale weg verlaat en daarbij regelmatig stil moet staan voor een hek. Daarbij wordt dan het fietspad en soms ook de weg geblokkeerd. Ook zijn veel uitwegen niet aangepast aan de huidige voertuigen waardoor deze

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

voertuigen met een grote bocht over de weghelft voor tegemoetkomend verkeer moet uitwijken om een perceel te kunnen oprijden of verlaten.

Uitvoeringsregeling verkeersveilige uitwegen
Sinds 2021 loopt de subsidieregeling Verkeersveilige uitwegen. Erfaansluitingen die direct aansluiten op gebiedsontsluitingswegen waar 80km/uur mag worden gereden zijn vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid en de doorstroming niet wenselijk. Vaak kunnen dergelijke uitwegen veiliger worden ingericht, waardoor verkeersveiligheidsrisico's en verkeershinder worden verminderd.

Daarom is in 2021 een pilot Uitvoeringsregeling subsidie verkeersveilige uitwegen Noord-Holland ingesteld. Met deze regeling stimuleert de provincie perceeleigenaren of pachters van percelen die direct aansluiten op provinciale gebiedsontsluitingswegen de uitwegen waar nodig te verwijderen, samen te voegen of veiliger in te richten. Voor 90 procent van de uitvoeringskosten voor dergelijke projecten kan subsidie worden aangevraagd.

In 2021 is een totaalbedrag beschikbaar gesteld van € 1,4 miljoen, waarvoor inmiddels 25 uitwegen zijn aangepast of verwijderd. Van het oorspronkelijke bedrag is nu nog € 528.000,- beschikbaar. In afwachting van het nieuwe uitwegenbeleid wordt deze regeling in 2024 weer opengesteld.

<u>Uitwegen N510</u>
Voor het verkeersveilig inrichten van twee uitwegen op de N510 is in 2023 subsidie verleend. Na vaststelling van de subsidie en het sluiten van de UVR 2023 is gebleken dat bodemvervuiling aanwezig is op het deel van de uitweg binnen onze eigendomsgrenzen. Wij hebben besloten deze kosten voor 90% te vergoeden vanuit de voorliggende UVR 2024. Dit is mogelijk omdat bodemsanering subsidiabel is binnen de voorliggende regeling.

Tot slot
Per 1 januari 2024 is de nieuwe Omgevingswet ingegaan. Dit houdt ook in dat de provincie sinds die datum zelf weer het bevoegd gezag is voor het verstrekken van uitwegvergunningen[1] op onze wegen. Afspraken over aanleg, beheer, onderhoud en handhaving zijn op dit moment nog onduidelijk. Bij andere provincies spelen dezelfde vraagstukken en daarom verkennen wij nu de mogelijkheid samen een nieuw uitwegenbeleid op te stellen. Reden dat wij u hiervan nu alvast op de hoogte stellen, is dat er mogelijk financiële gevolgen zitten aan het eigenaarschap van uitwegen die zich binnen onze eigendomsgrenzen bevinden.

---

[1] *Dit is het geval bij enkelvoudige aanvragen. Bij meervoudige aanvragen blijft de gemeente bevoegd gezag maar is de verplichte adviesvraag aan provincie procedureel beter geborgd.*

Vraag daarbij zal zijn of het verstrekken van subsidie om de uitwegen veiliger te maken nog de best passende werkwijze is.

Wij verwachten u hierover begin 2025 nader te kunnen informeren.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Twee bijlagen:

1. Uitvoeringsregeling subsidie verkeersveilige uitwegen Noord-Holland 2024;
2. Voorbeelden aanpassingen met behulp van subsidie.

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 16 april 2024, nr. xxx, tot vaststelling van de Uitvoeringsregeling subsidie verkeersveilige uitwegen Noord-Holland 2024

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 2 van de Algemene subsidieverordening Noord-Holland 2011;

Overwegende dat het met het oog op de veiligheid van het verkeer op Provinciale gebiedsontsluitingswegen in Noord-Holland wenselijk is om de verkeersveilige aanpassing, vervanging of herinrichting van particuliere uitwegen op Provinciale wegen te bevorderen;

Besluiten vast te stellen:

Uitvoeringsregeling subsidie verkeersveilige uitwegen Noord-Holland 2024

Artikel 1
In deze regeling wordt verstaan onder:
ERBI: Eisen en Richtlijnen Bouw- en Infraprojecten;
gebiedsontsluitingsweg: een weg met een snelheid van 80km/h, welke in het provinciaal categoriseringsplan als gebiedsontsluitingsweg is aangewezen;
maatgevend voertuig: het voertuig waarvan de maatvoering bepaalt welke afmetingen voor de uitweg noodzakelijk zijn om vlot en veilig vanaf de provinciale weg naar het desbetreffende perceel te rijden;
provinciale weg: openbare weg, die door de Provincie wordt beheerd;
SSK-raming: De Standaardsystematiek voor Kostenramingen;
start uitvoering: het moment waarop een eerste onomkeerbare stap wordt gezet in de uitvoering van één van de in artikel 3 genoemde activiteiten;
uitweg: ontsluiting van een perceel op de openbare weg.

Artikel 2
Subsidie wordt verstrekt aan eigenaren en erfpachters van onroerende zaken die één of meer uitwegen hebben op een provinciale gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom waar 80km/h mag worden gereden in de provincie Noord-Holland.

Artikel 3
Subsidie kan worden verstrekt voor:
a. de verkeersveilige herinrichting van een bestaande uitweg volgens ERBI-normen, voor zover deze gerealiseerd wordt binnen maximaal vijf meter van de erfgrens met provinciaal weggebied;
b. de verwijdering van één of meer bestaande uitwegen en de vervanging daarvan door één gelijkwaardige verkeersveilige nieuwe uitweg, die voldoet aan ERBI-normen en voor zover deze gerealiseerd wordt binnen maximaal vijf meter van de erfgrens met provinciaal weggebied; of

c. de verwijdering van een of meer bestaande uitwegen die grenzen aan het provinciaal weggebied.

Artikel 4
Een aanvraag om subsidie bevat tenminste:
a. een inhoudelijke beschrijving van de activiteit;
b. een digitaal Autocad ontwerp van de te realiseren aanpassing(en) voorzien van alle relevante maatvoeringen. Indien de verharding van de nieuwe situatie breder dient te worden dan 4,5 meter dient het digitaal Autocad ontwerp ook te zijn voorzien van digitale rijcurven van het maatgevende voertuig;
c. een begroting in de vorm van een SSK-raming van de kosten van de activiteit;
d. een begroting/stelpost voor bodemsanering indien hiervan mogelijk sprake kan zijn;
e. een financieringsplan van de kosten van de activiteit;
f. een kopie van de benodigde vergunningen, voor zover deze al zijn verleend; en
g. een schriftelijke toestemming van de eigenaar van het te ontsluiten perceel in geval de aanvraag wordt ingediend door de pachter van het betreffende perceel.

Artikel 5
Subsidie wordt in ieder geval geweigerd indien:
a. door Gedeputeerde Staten reeds eerder subsidie is verleend of anderszins een financiële bijdrage is gegeven of schriftelijk in het vooruitzicht is gesteld voor dezelfde activiteiten;
b. de activiteit financieel niet haalbaar is;
c. de herinrichting of verwijdering is gestart voordat de aanvraag is ontvangen;
d. de activiteit voorziet in een vergroting van de capaciteit van de uitweg;
e. de subsidie aangevraagd is voor een activiteit, bedoeld in artikel 3, onder a, en het betreffende perceel reeds, direct of indirect via een andere aanwezige, verkeersveilige uitweg is ontsloten; of
f. de totale verkeersveiligheidssituatie na uitvoering van de gesubsidieerde activiteit ten opzichte van de oude situatie niet verbetert.

Artikel 6
1. Subsidie wordt verstrekt voor de kosten van:
a. de aanvraag omgevingsvergunning;
b. het ontwerp, raming en onderzoek;
c. het (laten) maken van een digitale tekening in Autocad van de situatie voor en na uitvoering van de subsidiabele activiteit;
d. verkeersmaatregelen of verkeersregelaars;
e. het vervangen bestaande duiker of brug;
f. het kappen van bomen, verwijderen van groen om aanpassing mogelijk te maken;
g. het verwijderen, verplaatsen en vernieuwen van erfafscheiding voor zover noodzakelijk naar het oordeel van Gedeputeerde Staten;
h. het aanbrengen verharding bestaande uit klinkerverharding of asfalt inclusief de benodigde fundering en markering;
i. grond- en saneringswerkzaamheden;
j. de verwijdering en vervanging van bestaande infrastructuur en voorzieningen, inclusief grondwerk; of
k. de verplaatsing van aansluitingen voor gas, elektra en kabelkasten.
2. Subsidie wordt niet verstrekt voor de kosten van grondverwerving of zaken die hiermee een directe relatie hebben.

Artikel 7

Het subsidieplafond voor 2024 bedraagt € 528.000,-.

Artikel 8

1. Een aanvraag om subsidie kan worden ingediend in de periode van 1 mei 2024, 9:00 uur tot en met 28 september 2024, vóór 17:00 uur.
2. Een aanvraag om subsidie die buiten deze periode wordt ontvangen, wordt geweigerd.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag om subsidie.

Artikel 9

1. De subsidie bedraagt 90% van de subsidiabele kosten tot maximaal € 100.000,-.
2. Indien toepassing van het eerste lid zou leiden tot het overtreden van het verbod op het geven van staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, wordt het subsidiebedrag in afwijking van het eerste lid zodanig vastgesteld dat het totaal van alle subsidies voor de activiteit niet hoger is dan het bedrag dat op grond van de van toepassing zijnde vrijstellingsverordeningen van de Europese Commissie verstrekt mag worden.
3. Gedeputeerde Staten verstrekken geen subsidies van minder dan € 5.000,-;

Artikel 10

1. Aanvragen om subsidie worden behandeld op volgorde van ontvangst.
2. Wanneer een aanvrager op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt als datum van ontvangst van de aanvraag, de datum waarop de aanvraag is aangevuld.
3. Indien meerdere aanvragen op dezelfde dag worden ontvangen en door honorering van deze aanvragen het subsidieplafond wordt overschreden, wordt de aanvraag met de laagste projectkosten als eerste in behandeling genomen.
4. Indien toepassing van het vorige lid ertoe leidt dat aanvragen gelijk eindigen, wordt rangschikking van die aanvragen bepaald door loting.

Artikel 11

1. Aan de subsidieontvanger worden in ieder geval de volgende verplichtingen opgelegd:

a. de subsidieontvanger is verplicht de vernieuwde of heringerichte uitweg, bedoeld in artikel 3, gedurende 10 jaar na vaststelling van de subsidie in stand te houden;
b. de subsidieontvanger is verplicht om voor aanvang van de fysieke werkzaamheden in bezit te zijn van een onherroepelijke omgevingsvergunning en deze bij Gedeputeerde Staten aan te leveren;
c. de subsidieontvanger is verplicht na oplevering van de eindsituatie een digitaal Autocad ontwerp in DWG of DXF-formaat en een foto van het project bij Gedeputeerde Staten aan te leveren; en
d. als het gaat om de verwijdering van een uitweg, bedoeld in artikel 3, onder b of c, is de subsidieontvanger verplicht na oplevering van de eindsituatie de gemeente dan wel de provincie te verzoeken de vergunning voor de oude situatie in te trekken en Gedeputeerde Staten een afschrift van het intrekkingsbesluit toe te zenden.

2. Gedeputeerde Staten kunnen in de subsidieverlening een datum vaststellen waarvoor de activiteit moet zijn afgerond.

Artikel 12

1. Een aanvraag tot vaststelling wordt ingediend binnen 13 weken na voltooiing van de activiteit.

2. Gedeputeerde Staten stellen voor de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, een formulier vast.
3. Gedeputeerde Staten beslissen binnen 13 weken na ontvangst van de aanvraag tot vaststelling van de subsidie.

Artikel 13
1. Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij wordt geplaatst.
2. Deze regeling vervalt met ingang van 1 januari 2025.
3. Deze regeling wordt aangehaald als Uitvoeringsregeling subsidie verkeersveilige uitwegen Noord-Holland 2024.

Haarlem, 16 april 2024.

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A.T.H. van Dijk, voorzitter

M. van Kuijk , provinciesecretaris

Uitgegeven op

Namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland

H. Schartmann, plaatsvervangend provinciesecretaris

Bijlage 1

Voorbeelden aanpassingen uitwegen in 2023



Figuur 1 oude situatie Noordervaart 1 (N243)



Figuur 2 nieuwe situatie Noordervaart 1



Figuur 3 oude situatie agrarische uitweg N243 (Beemster)



Figuur 4 nieuwe situatie agrarische uitweg N243 (Beemster)



Figuur 3 Oude situatie agrarische uitweg N243



Figuur 4: nieuwe situatie zonder uitweg (en reconstructie N243)



Figuur 5: oude situatie Hoofdweg 464 (N520)



Figuur 6: nieuwe situatie Hoofdweg 464 (N520)



Figuur 7 oude situatie N232 (Schipholweg 1088)



Figuur 8 nieuwe situatie Schipholweg 1088

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15387
Extern Zaak ID	2243712
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	10.f
Titel	Mobiliteit / Luchtvaart: Luchthavenregeling Zweefvliegclub Den Helder (ZCDH) (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

Bij het inpassingsplan van het Windpark Wieringermeer is het zweefvliegveld van de Zweefvliegclub Den Helder (ZCDH) verplaatst. Wij hebben toen afspraken gemaakt over voortzetting van het bestaande gebruik op de nieuwe locatie, inclusief lier- en sleepstarts. Met dit besluit geven wij structureel invulling aan deze afspraken.

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. drs. S.M.H. Willemsen
BEL/RO

Telefoonnummer 023-514 3654
willemsens@noord-holland.nl

Verzenddatum
24 APR. 2024

Kenmerk
2243712/2243849

Uw kenmerk

Betreft: Ontwerp wijziging Luchthavenregeling ZCDH Hippolytushoeverweg

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:

Ontwerp wijziging Luchthavenregeling ZCDH Hippolytushoeverweg.

Inleiding

Bij het inpassingsplan van het Windpark Wieringermeer is het zweefvliegveld van de Zweefvliegclub Den Helder (ZCDH) verplaatst. Wij hebben toen afspraken gemaakt over voortzetting van het bestaande gebruik op de nieuwe locatie, inclusief lier- en sleepstarts. Met dit besluit geven wij structureel invulling aan deze afspraken.

Besluit

Naast het huidige gebruik met lierstarts gaan we in het besluit ook sleepstarts toestaan conform de afspraken die we daar ten tijde van het inpassingsplan Wieringermeer met de luchthaven over hebben gemaakt met het oog op hun medewerking om te verhuizen.

Een eerder voornemen hiertoe is aangehouden met het oog op het provinciale stiltebeleid. De ontheffing die hiervoor was afgegeven was eerder door de Rechtbank vernietigd maar in beroep bij de Raad van State alsnog overeind gebleven waardoor de ontheffing geldig is.

Aanvullend wordt gewerkt aan een structurele oplossing door het werkingsgebied stiltegebied Polder Waard-Nieuwland aan te passen. Hiervoor is een separaat voorstel in GS gebracht. Daarin besluiten GS bij

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

de eerstvolgende wijziging van de werkingsgebieden omgevingsverordening de begrenzing van het stiltegebied Polder Waard-Nieuwland aan te passen. Daarmee is de inwerkingtreding voorzien in 2025.

Daarmee hebben we een structurele juridische borging om sleepstarts voor zowel 2024 (ontheffing) en daarna (aanpassing werkingsgebied) in de LHR vast te leggen. Op deze manier geven we alsnog invulling aan de afspraken die we bij de verplaatsing van het sleepvliegveld ten behoeve van het Windpark Wieringermeer met de ZCDH hebben gemaakt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Ontwerp wijziging Luchthavenregeling ZCDH Hippolytushoeverweg

Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van xx april 2024, nr. 2243712/2243877 tot Ontwerp wijziging Luchthavenregeling Zweefvliegveld ZCDH Hippolytushoeverweg

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;

Gelet op artikel 8.64 van de Wet luchtvaart.

Besluiten:

ARTIKEL I

De Luchthavenregeling Zweefvliegveld ZCDH Hippolytushoeverweg wordt als volgt gewijzigd:

Artikel 5 eerste lid en vijfde tot en met achtste lid komen te luiden:

1. Onverminderd de bepalingen uit de wet, het Besluit burgerluchthavens en de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen, mag de luchthaven uitsluitend worden gebruikt voor zweefvliegen met een lier, dan wel middels een sleepvliegtuig, met geluidscategorie 006 o.b.v. de rekenmethode van het NLR, door exploitant met gastgebruik.
5. Het gebruik van het sleepvliegtuig is uitsluitend toegestaan van maandag tot en met zaterdag gedurende de openstelling van het zweefvliegveld van 10:00 uur tot uiterlijk 17:00 uur. Het gebruik van het sleepvliegtuig op zon- en feestdagen is niet toegestaan.
6. Het maximaal gebruik van het sleepvliegtuig is gesteld op maximaal 240 sleepstarts per jaar, van 15 maart tot 1 november, verdeeld over maximaal acht gebruiksdagen per jaar met maximaal 30 sleepstarts per dag. Onder ‘sleepstart’ wordt mede verstaan het landen van het sleepvliegtuig.
7. Indien op een dag of dagdeel het lierbedrijf actief is, vindt het opslepen van zweefvliegtuigen door middel van het sleepvliegtuig niet plaats.
8. Het sleepvliegtuig wordt uitsluitend gebruikt voor het slepen van zweefvliegtuigen. Het uitvoeren van instructievluchten hiermee (met uitzondering van incidentele prof-checks) is niet toegestaan.

ARTIKEL II

Artikel 11
Deze wijziging van de luchthavenregeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van het provinciaal blad waarin zij wordt geplaatst voor zover de verklaring als bedoeld in artikel 8.49 juncto artikel 8.64 lid 6 van de Wet Luchtvaart is verkregen van de minister van Infrastructuur en Milieu voor de activiteit sleepstarten.

Haarlem, xx 2024

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

A. van Dijk, voorzitter

M. van Kuijk, provinciesecretaris.

Bijlage: Toelichting bij de ontwerp-wijziging luchthavenregeling

ontwerp wijziging luchthavenregeling

Toelichting bij het wijzigingsbesluit

Aanvraag wijziging Luchthavenregeling Zweefvliegveld ZCDH Hippolytushoeverweg

Op 2 maart 2015 hebben PS voor een zweefvliegveld aan de Hippolytushoeverweg 15a te Slootdorp een Luchthavenregeling (hierna: LHR) vastgesteld PB 4 maart 2015, nr 1124.
Op 4 mei 2016 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van Raad van State[1] de Luchthavenregeling gedeeltelijk vernietigd wegens een motiveringsgebrek: dit betreft het gebruik van een gemotoriseerd sleepvliegtuig (artikel 5, eerste lid deels, vijfde, zesde, zevende en achtste lid).
Op 12 juni 2018 hebben GS voor het zweefvliegveld een besluit[2] genomen tot het in werking laten treden van de voornoemde luchthavenregeling voor zover deze in stand is gelaten, per 22 september 2018.
Op 9 augustus 2023 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van Raad van State[3] verklaard dat het belang van de heersende natuurlijke rust zich niet verzet tegen een ontheffing ingevolge de Provinciale milieuverordening Noord-Holland (PMV) van het verbod om een motorzweefvliegtuig te gebruiken in het stiltegebied Wieringermeer-Noord.

Op 1 februari 2019 hebben wij van Pondera Consult, namens de exploitant (houder van de luchthavenregeling) een verzoek ontvangen om de luchthavenregeling te wijzigen. De wijziging betreft:
1. Per jaar maximaal 240 sleepstarts gedurende maximaal 8 gebruiksdagen uit te mogen voeren in de periode van 15 maart tot 1 november.
2. Per dag maximaal 30 sleepstarts uit te mogen voeren;
3. Het sleepstarten te beperken tot de weekdagen, inclusief zaterdagen, tussen 10:00 uur en 17:00 uur;
4. Op zon- en feestdagen niet te sleepstarten.

In de huidige situatie zijn in de luchthavenregeling geen sleepstarts opgenomen. De aanleiding voor het ingediende verzoek is gelegen in de bovengenoemde uitspaak van 4 mei 2016.

Uit de ingediende aanvraag komt naar voren dat:
1. Jaarlijks maximaal 240 sleepstarts met een Dimona motorsleepvliegtuig (TMG[4]; geluidscategorie 006 o.b.v. de rekenmethode van het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR)) zullen worden uitgevoerd.
2. Het onderhavige zweefvliegveld is gelegen in een stiltegebied ('Wieringermeer-Noord').

Op 17 mei 2019 hebben wij een ontwerp wijziging LHR ter inzage gelegd. Gedurende de juridische procedures rond de afgegeven PMV-ontheffing stiltegebieden is de verdere procedure aangehouden.
Gelet op het tijdsverloop van ca. 5 jaar hebben wij uit oogpunt van zorgvuldigheid ambtshalve besloten om een herzien ontwerp wijziging LHR ter inzage te leggen, zodat alsnog zienswijzen kunnen worden ingebracht tegen de geactualiseerde ontwerp wijziging LHR.

Ontwerp wijziging luchthavenregeling

[1] Raad van State, 201504506/1/R6, ECLI:NL:RVS:2016:1228.

[2] Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 12 juni 2018. nr. 1076473/1076477.

[3] Raad van State, 202104912/1/R4, ECLI:NL:RVS:2023:3054.

[4] Als bedoeld in artikel 1 Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen.

Wetgeving en regelgeving

Op 1 november 2009 is de wet 'Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens - RBML' inwerking getreden en is de provincie Noord-Holland bevoegd om beslissingen te nemen over waar en onder welke voorwaarden een luchtvaartuig mag opstijgen en landen. Hieronder vat de milieugebruiksruimte (geluid, externe veiligheid, aantal vliegbewegingen).

De bevoegdheden van het Rijk betreffen het luchtruim, de interne veiligheid en de beveiliging van luchthavens. Alle veiligheidsaspecten anders dan externe veiligheid blijven een Rijksverantwoordelijkheid, vallend onder de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT).

Het Rijk stelt randvoorwaarden op, op grond van milieu- en externe veiligheidsoverwegingen waarmee de Provincie rekening moet houden in haar besluiten. Deze randvoorwaarden zijn vastgelegd in het Besluit burgerluchthavens (hierna: Bbl) en de Regeling veilig gebruik luchthavens en andere terreinen (hierna: Rvglt).

Beleid

Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens

In de Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens[5] is opgenomen dat Provinciale Staten de mogelijkheden voor zweefvliegen op de huidige locaties in stand wil houden en nieuwe aanvragen in het licht van hun omgeving wil bezien. Verder zullen aanvragen voor nieuwe terreinen dienen te voldoen aan de vigerende RBML regelgeving en gelden voor nieuwe luchthavens met uitsluitend ongemotoriseerde luchtsporten de aanvullende voorwaarden - beperkingen zoals hieronder opgenomen - niet.

Beperkingen vanuit het luchtvaartbeleid

Vanuit het luchtvaartbeleid heeft de provincie voor de volgende aspecten beperkingen opgenomen:

1. Stiltegebieden

   De luchthaven is gelegen in het stiltegebied 'Wieringermeer-Noord'. Uit de Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens volgt dat sleepstarts in een stiltegebied zijn toegestaan indien daarvoor een geluidsontheffing voor het sleepstarten op grond van de Provinciale Milieuverordening (hierna: PMV[6]) is afgegeven. Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden en is een dergelijke ontheffing nu gelijkgesteld met een omgevingsvergunning[7] zoals op grond van artikel 5.4 Omgevingswet juncto artikel 4.34 van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 is vereist.
   De geluidstoets voor een ontheffing van een stiltegebied staat los van de geluidsbeoordeling in de onderhavige procedure voor de wijziging van de luchthavenregeling.

   De exploitant heeft op 27 november 2018 bij de Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (hierna: OD NHN) een ontheffing aangevraagd om de sleepvluchten gedurende 8 dagen per jaar sleepvluchten uit te mogen voeren. Op 23 maart 2020 is door de OD NHN namens ons college de gevraagde ontheffing met kenmerk OD.288979 afgegeven op grond van artikel

ontwerp wijziging luchthavenregeling

[5] Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 6 oktober 2010, nr. 2010-59886, PB2010, 116.

[6] De PMV is per 16 november 2020 ingetrokken en vervangen door de Omgevingsverordening Noord-Holland (PB 2020-nr. 8426). De Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 is ingetrokken en per 11 januari 2024 vervangen door de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022.

[7] Op grond van het bij de Omgevingswet behorende overgangsrecht (artikel 4.13 Invoeringswet Omgevingswet) geldt deze ontheffing als een omgevingsvergunning.

4.3.3 van de PMV voor het doen starten van een zweefvliegtuig door middel van een sleepvliegtuig tot een maximum van 240 sleepstarts per jaar verdeeld over 8 dagen per jaar en maximaal 30 per dag op de weekdagen en/of zaterdagen (excl. officiële feestdagen) in de periode 1 april tot 1 november tussen 10:00 uur-17:00 uur in het stiltegebied 'Wieringermeer-Noord'. De activiteiten vinden plaats aan de Hippolytushoeverweg 15a te Slootdorp, kadastraal E640, E406, E673, E672, te gemeente Hollands Kroon.
Na publicatie (op grond van de uitgebreide voorbereidingsprocedure) van de geluidsontheffing is hiertegen door verschillende partijen beroep en hoger beroep ingesteld. Na een lange periode van procederen heeft de Raad van State op 9 augustus 2023 deze geluidsontheffing weer in werking gesteld. Zoals hierboven aangegeven geldt deze ontheffing inmiddels als omgevingsvergunning.

Met het onherroepelijk worden van de geluidsontheffing (inmiddels omgevingsvergunning) past de aangevraagde activiteit binnen het geldende luchtvaartbeleid.

2. Natuur
Op grond van het provinciaal luchtvaartbeleid zijn nieuwe luchtvaartactiviteiten met gemotoriseerd luchtverkeer in de directe omgeving[8] van Wet natuurbescherming Natura-2000 gebieden niet toegestaan, tenzij uit onderzoek blijkt dat er geen significante effecten zijn van de activiteit op het betreffende gebied. Als directe omgeving wordt een straal van 2.000 meter ten opzichte van deze gebieden gehanteerd. Wel moet in alle gevallen voldaan worden aan de eisen van de Flora en faunawet[9].

Het terrein van de luchthaven is gelegen op een afstand van 3.500 meter vanaf het Natura 2000-gebied (IJsselmeergebied) en 4.000 meter vanaf het Natura 2000-gebied (Waddenzee). Hieruit blijkt dat de luchthaven niet is gelegen in de nabijheid van deze twee Natura-2000 gebieden en dat daarmee de sleepstarts niet plaatsvinden in de directe omgeving van deze twee Natura-2000 gebieden. Een nader onderzoek naar significante effecten van deze activiteit op de voornoemde Natura-2000 gebieden is daarmee niet aan de orde en passen de sleepstarts op dit punt binnen het geldende luchtvaartbeleid.

In de omgevingsvergunning[10] voor de luchthaven is in 2015 een beoordeling uitgevoerd met betrekking tot soortenbescherming. In de omgevingsvergunning is geconcludeerd dat voor de luchthaven inclusief de sleepstarts geen vergunning was vereist op grond van de Flora- en Faunawet. Daarmee is dit aspect naar ons oordeel voldoende afgewogen en past op dit punt binnen het geldende luchtvaartbeleid.

ontwerp wijziging luchthavenregeling

[8] Als directe omgeving wordt een straal van 2.000 meter ten opzichte van deze gebieden gehanteerd. Op basis van een onderbouwing kan voor sommige activiteiten, niet zijnde helikopters en straalvliegtuigen, een kleinere straal gehanteerd worden. De grens is gebaseerd op de uitkomsten van onderzoek door Bureau Waardenburg (2005). Voortoets en vervolgonderzoek naar de gevolgen van de uitbreiding van het aantal vliegbewegingen van Den Helder Airport (Alterra, 2003 en 2004).

[9] De Flora en faunawet is in 2017 opgegaan in de Wet natuurbescherming. Betreffende bepalingen zijn op 1 januari 2024 opgegaan in de Omgevingswet: Op grond van artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder g, van de Omgevingswet, is het verboden om zonder omgevingsvergunning een flora- en fauna-activiteit te verrichten.

[10] D.d. 1 mei 2015, Kenmerk: Z-100335/DOC.003851

3. Woongebieden
   In de onderhavige situatie valt de geluidcontour van 56 dB(A) niet over woongebieden. Daarmee is voldoende scheiding aangebracht tussen de woongebieden en de luchtvaartactiviteiten. De aangevraagde wijzigingen passen op dit punt binnen het geldende beleid.

4. Vliegveiligheid
   Voor de (vlieg)veiligheid rondom de starts en landingen van het sleepvliegtuig en die van het overige luchtverkeer wordt door ons college bij de ILT een verklaring veilig gebruik luchtruim aangevraagd (hierna: vvgl). Wettelijk is vastgelegd dat wij deze vvgl pas kunnen aanvragen wanneer wij de wijziging van de luchthavenregeling definitief hebben vastgesteld. Nadat ILT de vvgl aan ons heeft afgegeven zullen wij deze wijziging van de LHR in werking laten treden en kan met het uitvoeren van sleepstarts worden gestart.

Wijziging Luchthavenregeling

Besluit burgerluchthavens

Volgens 2 artikel 5, lid 2 onder b het Besluit burgerluchthavens (hierna: Bbl), volstaat voor de activiteit 'zweefvliegen' in ieder geval een luchthavenregeling.
Voor de activiteit 'sleepvliegen' dient te worden bepaald of de geluids- en externe veiligheidscontour (56 dB(A) L_{den}[11] respectievelijk van de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6}) binnen het luchthavengebied vallen.

Geluidsbelasting

Binnen de RBML wordt de L_{den} (Level, Day, Evening, Night) geluidsindicator gehanteerd voor het bepalen van de geluidsbelasting (artikel 3, lid 2 Bbl). De L_{den} is een indicator voor de totale geluidsbelasting op jaarbasis, waarbij vliegtuigpassages in de avond, nacht en vroege ochtend zwaarder meetellen dan passages overdag. Met het gebruik van de L_{den} systematiek sluit Nederland zich aan bij de EU-richtlijn voor omgevingslawaai. Bij een luchthavenregeling dient de 56 dB(A)L_{den} geluidscontour binnen het luchthavengebied te vallen zoals opgenomen in artikel 6 van de huidige LHR.

Externe veiligheid

Externe veiligheid wordt uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) (artikel 3, lid 1 Bbl). Dit is de kans dat gedurende een periode van één jaar een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval, waarbij die persoon zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt.
Het PR wordt grotendeels bepaald[12] door:

- Ongevalskans (Kans per vliegtuigbeweging op een ongeval van een bepaald type[5]).
- Aantal vliegtuigbewegingen;
- Letaliteit (Kans op overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongeval, voor iemand die zich in het ongevalsgevolggebied bevindt, voor lichtverkeer is dit kleiner dan 13%);
- Maximum Take-Off Weight (MTOW licht verkeer < 5700 kg);

Bij een luchthavenregeling dient de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} binnen het luchthavengebied te vallen zoals opgenomen in artikel 7 van de huidige LHR.

ontwerp wijziging luchthavenregeling

[11] Zoals gedefinieerd in artikel 1 Besluit burgerluchthavens.

[12] Parameters opgenomen in Bijlage 2, van de Regeling burgerluchthavens als bedoeld in artikel 5, eerste lid van deze regeling.

De aanvrager heeft de effecten van deze uitbreiding inzichtelijk laten maken door de geluids- en externe veiligheidscontouren te laten berekenen voor de sleepstarts. De rapportage van de onderzoeken is opgenomen in de bijlagen van de wijzigingsaanvraag.
Uit de rapportages is gebleken dat:

1. De geluidcontour van de 56 dB(A) L_{den} binnen het luchthavengebied ligt. Er is geen sprake van externe werking.
2. De externe veiligheidscontour (PR) van 10^{-6} eveneens binnen het luchthavengebied is gelegen. Uit de doorrekening van de externe veiligheidscontour van de nieuwe situatie blijkt dat de externe veiligheidscontour zo gering is dat deze niet grafisch zichtbaar is te maken en dat daarom deze veiligheidscontour als 10^{-7} is weergegeven. Dit betekent dat het externe veiligheidsrisico als gevolg van de sleepstarts zeer laag is en de risico-contour binnen het luchthavengebied valt en geen sprake is van externe werking.

Conclusie
Met de voornoemde wijziging:

- blijven de geluids- en externe veiligheidscontouren binnen het luchthavengebied en is geen sprake van externe werking zodat op grond van de Wet luchtvaart volstaan kan worden met een wijziging van de luchthavenregeling;
- kunnen de 240 sleepstarts onder de voorwaarden zoals opgenomen in de voorschriften worden toegestaan.

Voor het overige blijft de huidige luchthavenregeling ongewijzigd.

Relatie met de Wet ruimtelijke ordening (Wro[13])
In tegenstelling tot een luchthavenbesluit geldt een luchthavenregeling niet als voorbereidingsbesluit in de zin van de Wro. In de provinciale beleidsnota staat dat het ongewenst is dat een luchthavenregeling wordt afgegeven als het bestemmingsplan deze activiteit niet toestaat, en noemt het daarom zeer wenselijk dat gemeenten zo nodig het bestemmingsplan aanpassen.

Bestemmingsplan
De gemeente Hollands Kroon heeft in de omgevingsvergunning[14] voor Zweefvliegveld ZC Den Helder een afwijking van het bestemmingsplan opgenomen. Daarmee is voldaan aan het ruimtelijk kader van de gemeente.

Eindconclusie
De wijziging van de luchthavenregeling is in overeenstemming met de geldende wet- en regelgeving en met het bepaalde in de Provinciale beleidsnota Regionale Luchthavens.

ontwerp wijziging luchthavenregeling

[13] De Wro is per 1-1-2024 ingetrokken en opgenomen in de Omgevingswet; bestemmingsplan is sindsdien een Omgevingsplan; nu de aanvraag onder het oude recht is ingediend hanteren wij het recht dat gold ten tijde van de indiening aanvraag.

[14] D.d. 1 mei 2015, Kenmerk: Z-100335/DOC.003851.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15251
Extern Zaak ID	2202428
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	10.g
Titel	Mobiliteit: Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2024-2028 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

In november 2022 ondertekende de provincie Noord-Holland het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer. Hierin wordt afgesproken dat in 2040 al het openbaar vervoer in Nederland volledig toegankelijk moet zijn. In het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid OV 2024-2028 staat wat de provincie de komende 4 jaar hiervoor gaat doen. Het toegankelijk maken van bushaltes voor reizigers met een visuele of motorische beperking is daarbij het belangrijkste.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Dhr. K. van der Zwart
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144882
zwartl@noord-holland.nl

Verzenddatum
24 APR. 2024

Kenmerk 2202428/2202436

Uw kenmerk

Betreft: Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2024 - 2028

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om het Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2024-2028 vast te stellen. Hierin is aangegeven welke activiteiten wij de komende jaren gaan doen, gegeven onze taken en bevoegdheden. Onze belangrijkste inzet is dat wij de komende jaren door gaan met het fysiek toegankelijk maken van bushaltes voor reizigers met een visuele of motorische beperking. Dit doen wij door subsidies te verlenen aan gemeenten, waardoor zij bushaltes toegankelijk kunnen maken. Ook de haltes langs onze provinciale wegen maken we toegankelijk. Bij het aanpassen daarvan houden we rekening met hoe druk een halte is en hoeveel maatregelen nodig zijn om de halte toegankelijk te maken. Haltes waar kleine ingrepen nodig zijn, worden eerst gedaan. Haltes waar grote ingrepen nodig zijn, worden aangepast bij het eerstvolgende groot onderhoud.

Subsidies
Het Rijk heeft aangekondigd € 18 miljoen beschikbaar te hebben voor alle decentrale OV-autoriteiten om de maatregelen uit de Uitvoeringsprogramma's uit te voeren. De provincie Noord-Holland krijgt hiervan ca. € 0,5 miljoen. Sinds de ondertekening van het betreffende bestuursakkoord in november 2022 heeft de provincie € 1,5 miljoen subsidie beschikbaar gesteld aan gemeenten. Hiermee zijn enkele tientallen haltes volledig toegankelijk gemaakt. Voor de komende 3 jaar nemen wij telkens een bedrag van € 0,5 miljoen in de begroting op om gemeenten subsidies te verlenen.

Buurtbussen
Het vervoer van personen in een rolstoel in buurtbussen is momenteel een punt van aandacht. Veel chauffeurs (dit zijn vrijwilligers) kunnen of willen de verantwoordelijkheid voor dit specifieke vervoer niet dragen.

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

Gezien het beperkte draagvlak hiervoor kan het verplichten tot gevolg hebben dat een groot aantal buurtbusprojecten zal verdwijnen. Wij willen derhalve de huidige situatie handhaven, omdat anders de negatieve effecten veel groter zijn.

Verdere acties
Het onderwerp toegankelijkheid zullen wij opnemen in onze beleidsdoelstellingen en wij zullen dit onderwerp in overleg met de externe partners nadrukkelijker op de agenda zetten. Wij blijven de behandeling van de reizigers door het OV-personeel en de toegankelijkheid van bussen voor personen in een rolstoel monitoren via het mystery guest onderzoek en bespreken dit indien nodig met de vervoerder.

Bestuursakkoord
Toegankelijkheid is een belangrijk onderdeel van het openbaar-vervoersysteem. In november 2022 heeft de provincie, samen met het Rijk, de overige decentrale OV-autoriteiten, de OV-bedrijven en ProRail het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 ondertekend. In dit bestuursakkoord is afgesproken dat alle decentrale OV-autoriteiten (waaronder de provincie Noord-Holland) elke 4 jaar een Uitvoeringsprogramma moeten opstellen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage: Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2024 - 2028

Uitvoeringsprogramma Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2024 - 2028



Versie : 23 april 2024
Kenmerk : 2202428/2202437

Provincie Noord-Holland

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1 Achtergrond 3
1.2 Totstandkoming 3
1.3 Leeswijzer 3

2. Inhoud van het uitvoeringsprogamma 4
2.1 Borgen van ervaringsdeskundigheid (artikel 5) 5
2.2 Toegankelijkheid van bushaltes (artikel 9) 6
2.3 Toegankelijkheid van OV-knooppunten en de openbare ruimte rondom het OV (artikel 10) 9
2.4 Toegankelijkheid van bussen (artikel 13) 11
2.5 Bejegening van de reizigers (artikel 15) 13
2.6 Toegankelijkheid bij andere vormen van OV (artikel 18) 15

3. Financiële uitwerking 16

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

In november 2022 is het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032 ondertekend. Met dit bestuursakkoord spannen alle betrokken partijen (provincies, vervoerregio's, vervoerbedrijven en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) zich in om het niveau van toegankelijkheid in het OV te behouden en te verbeteren, zodat zo veel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Samen met de andere OV-autoriteiten verbindt de provincie zich aan een brede set aan afspraken rondom toegankelijkheid van ons openbaarvervoersysteem. Met deze afspraken willen wij in 2028 een flinke bijdrage hebben geleverd aan een volledig toegankelijk OV. De uitwerking van deze afspraken moeten al op korte termijn voor de reiziger merkbaar zijn.

1.2 Totstandkoming

In het bestuursakkoord is afgesproken dat alle decentrale OV-autoriteiten voor hun regio een uitvoeringsprogramma opstellen. Hierin wordt uitgewerkt hoe zij invulling geven aan de afspraken uit het bestuursakkoord, zoals de inzet van ervaringsdeskundigen, de toegankelijkheid van haltes, toegankelijkheid van OV-knooppunten en openbare ruimte, toegankelijkheid van bussen en andere vervoervormen en behandeling van de reizigers door het OV-personeel.

Dit uitvoeringsprogramma beschrijft onze acties voor de komende vier jaar. In 2028 en 2032 wordt het uitvoeringsprogramma geactualiseerd.

1.3 Leeswijzer

Dit uitvoeringsprogramma gebruikt de verschillende onderwerpen (artikelen) uit het bestuursakkoord als kapstok om de voorgenomen acties te beschrijven. Daarbij wordt in elke paragraaf dezelfde opbouw aangehouden. Per onderwerp is er een inleiding, de hoofdafspraken in het bestuursakkoord, een schets van de huidige situatie en waar we over vier jaar willen staan. De provincie Noord-Holland is geen opdrachtgever van tramlijnen of decentraal spoor. Onze focus ligt daarom op de artikelen die betrekking hebben op het busvervoer.

Tot slot is er een financiële uitwerking van de beschreven ambities voor de komende vier jaar.

2. Inhoud van het uitvoeringsprogamma

Het Uitvoeringsprogramma Toegankelijkheid Openbaar Vervoer Noord-Holland behelst de verschillende onderdelen (artikelen) die in het bestuursakkoord Toegankelijkheid genoemd zijn en waarover is afgesproken dat hier de komende jaren aan gewerkt wordt om dit te verbeteren. Niet alle artikelen zijn van toepassing voor Noord-Holland (bijvoorbeeld het artikel met betrekking tot toegankelijkheid van toiletten in treinen).

Het gaat voor de provincie Noord-Holland om de volgende artikelen, die op de volgende pagina's nader zijn uitgewerkt:

- Borgen van ervaringsdeskundigheid (artikel 5)
- Toegankelijkheid van bushaltes (artikel 9)
- Toegankelijkheid van OV-knooppunten en de openbare ruimte rondom het OV (artikel 10)
- Toegankelijkheid van bussen (artikel 13)
- Bejegening van de reizigers (artikel 15)
- Toegankelijkheid bij andere vormen van OV (artikel 18)

Met deze artikelen wordt geprobeerd het OV richting 2040 volledig toegankelijk en inclusief te maken voor alle reizigers.

2.1 Borgen van ervaringsdeskundigheid (artikel 5)

Onze acties op de toegankelijkheid van ons openbaar vervoer moeten uiteindelijk door de verschillende doelgroepen worden ervaren als een verbetering. Het is daarom belangrijk om goed met hen in overleg te gaan als het gaat om welke verbeteringen er (als eerste) nodig zijn. In de Wet personenvervoer 2000 (Wp2000) is vastgelegd dat consumentenorganisaties betrokken worden en advies mogen geven bij wijzigingen van een dienstregeling, het tarief en alle overige in de concessie geregelde onderwerpen. In deze paragraaf gaan wij verder in op de manier waarop wij deze samenwerking met de reizigers(organisaties) vormgeven.

Hoofdafspraken in het bestuursakkoord

Decentrale OV-autoriteiten consulteren concessiehouders, consumentenorganisaties en/of (vertegenwoordigers van) mensen met een beperking bij de totstandkoming en uitvoering van het uitvoeringsprogramma toegankelijkheid openbaar vervoer.

Huidige situatie

Binnen het ROCOV Noord-Holland (de gezamenlijke consumentenorganisaties in het openbaar vervoer) zijn er momenteel weinig ervaringsdeskundigen met een motorische of visuele beperking. Daarom is in het traject van het opstellen van dit uitvoeringsprogramma een aparte focusgroep Toegankelijk openbaar vervoer ingesteld. Deze focusgroep bestaat uit een vijftal ervaringsdeskundigen die meedenken over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in de provincie Noord-Holland. De focusgroep heeft diverse aandachtspunten meegegeven en de daaruit volgende acties zijn opgenomen in dit uitvoeringsprogramma. Voorbeelden hiervan zijn: zorg dat het Centraal Halte Bestand actueel wordt gehouden ten behoeve van de gebruiker en vraag aandacht bij de wegbeheerders voor een goede markering van de looproute van de bushalte naar het ziekenhuis. De ervaringsdeskundigen kunnen fungeren als praktijktoetser (bij nieuw materieel of bij de inrichting van haltes) en als adviseur (bijv. bij beleidskaders of programma's van eisen).

Waar staan we over vier jaar?

De focusgroep wordt jaarlijks op de hoogte gebracht van de voortgang van de acties. Samen nemen wij tijdens dit overleg de voorgestelde acties door die in de volgende periode op de planning staan. De focusgroep kan dan input en advies op deze acties geven. Op deze manier willen wij borgen dat er voldoende representatie is in de adviezen vanuit eindgebruikers.

Na vier jaar beoordelen we samen of de inzet van ervaringsdeskundigen op de juiste manier gedaan is. Op basis van de beoordeling maken we voor het volgende uitvoeringsprogramma nieuwe afspraken over de samenwerking.

2.2 Toegankelijkheid van bushaltes (artikel 9)

Alle reizigers hebben veel baat bij een drempelloze reis. Hierin nemen we drempelloos vrij letterlijk: zonder opstapjes, met minimale hoogteverschillen en de mogelijkheid om hoogteverschillen te overbruggen, bijvoorbeeld met een hellingbaan of een lift. Dit verbetert de toegankelijkheid voor mensen die gebruik maken van een hulpmiddel zoals rolstoel of rollator. Ook voor reizigers met een visuele beperking is het van belang dat er fysieke hulpmiddelen bij de bushaltes aanwezig zijn om zo drempelloos mogelijk van het OV gebruik te kunnen maken, zoals de geleidelijnen en markeringen op de grond.

De provincie heeft al jarenlang aandacht voor het verbeteren van de toegankelijkheid van bushaltes. De criteria daarvoor zijn over de jaren aangescherpt. Daarmee zijn haltes die voorheen toegankelijk werden geacht dat (soms) nu niet meer. Ons doel is om geleidelijk het aantal toegankelijke bushaltes uit te breiden. Het gaat namelijk om veel haltes (zie tabel verder op in dit hoofdstuk) en om ze goed aan te passen kost tijd. In dit hoofdstuk gaan wij in op welke manier wij hiermee starten.

Hoofdafspraken in het bestuursakkoord

1. Het Rijk zal zich inspannen om duidelijke minimumeisen als normen op te nemen in nadere regelgeving. Voor bushaltes worden deze normen voor wegbeheerders gebaseerd op de kenmerken die zijn opgenomen in het kader “Verwerkingsregels bus, tram en metro” die de decentrale OV-autoriteiten in 2020 hebben vastgesteld. Daarin zijn kenmerken opgenomen voor het bepalen van toegankelijkheid van bushaltes en reisinformatie.
2. Decentrale OV-autoriteiten beschrijven in hun uitvoeringsprogramma’s hun eigen geboekte en geplande voortgang van wegbeheerders in hun gebied.

Criteria* toegankelijkheid bushaltes

- In 2020 zijn nieuwe verwerkingsregels vastgesteld om de toegankelijkheid van bushaltes te bepalen. Deze verwerkingsregels zijn vastgelegd in het Centraal Halte Bestand (CHB). Omdat deze regels strenger zijn dan voorheen, zijn er nu minder haltes als toegankelijk aangeduid dan de jaren vóór 2020.
  De toegankelijkheid van bushaltes wordt nu beoordeeld aan de hand van de volgende criteria:
  A. Hoogte perronrand minimaal 18 cm.;
  B. Breedte perron ter hoogte van de uitstapdeur minimaal 1,5 meter;
  C. Breedte smalste doorgang op het perron minimaal 90 cm.;
  D. Perron sluit aan op de omgeving;
  E. Hoogteverschil tussen perron en omgeving minder dan 20 cm. of het hoogteverschil is opgelost door een hellingbaan of lift;
  F. Geleidelijn aanwezig;
  G. Geleidelijn over de volledige lengte van het perron;
  H. Instapmarkering aanwezig;
  I. Geleidelijn sluit aan op de omgeving.
- Haltes die voor mensen met een motorische beperking toegankelijk zijn, voldoen aan A, B, C, D en E. Voor visuele toegankelijkheid wordt voldaan aan E, F, G, H en I.
- De criteria zijn alleen van toepassing op reguliere bushaltes die in gebruik zijn. Vanaf 2021 zijn buurtbushaltes ook meegenomen.

** deze criteria zijn door het CROW vastgesteld in overleg met decentrale OV-autoriteiten. Dit zijn de eisen waaraan een halte moet voldoen om volledig toegankelijk te zijn.*

Op dit moment zijn al onze bushaltes geregistreerd in het Centraal Halte Bestand (CHB). Alle gegevens en kenmerken van een halte, zoals de hoogte van het perron en de eventuele aanwezigheid van instaptegels en ribbellijnen, zijn hierin vastgelegd. Onlangs zijn landelijk alle kenmerken van de haltes geactualiseerd, waardoor er een duidelijk beeld van de opgave is ontstaan. Voor de reizigers is dit zichtbaar via https://halteviewer.ov-data.nl. Hier staan naast de kenmerken ook een foto van de halte om de situatie goed in te kunnen zien.

Naar aanleiding van dit uitvoeringsprogramma is de informatie uit het CHB gedeeld met de verschillende beheerders van de haltes (meestal gemeenten) om input op te halen en het zicht op de huidige situatie zo compleet mogelijk te maken.

Binnen de provincie Noord-Holland liggen momenteel 2.956 bushaltes in onze drie concessiegebieden Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek. Daarvan zijn 2.805 haltes in beheer bij de gemeenten in deze drie gebieden en voor 151 haltes is de provincie zelf wegbeheerder. Daarnaast is de provincie nog wegbeheerder van 161 haltes in gebieden waar de Vervoerregio Amsterdam opdrachtgever is van het openbaar vervoer (Amstelland-Meerlanden en Zaanstreek-Waterland).

Van deze bushaltes is de stand van zaken in het voorjaar 2024 als volgt:

	Haltes van gemeenten in NHN, HIJ en GV	**Haltes van provincie in NHN, HIJ en GV**	**Haltes van provincie in VRA-gebied**	**Totalen**
Totaal aantal haltes	2.805	151	161	3.117
waarvan zowel motorisch als visueel toegankelijk	1.090 (39 %)	51 (34 %)	76 (47 %)	1.217 (39 %)
waarvan alleen: motorisch toegankelijk	597 (21 %)	32 (21 %)	14 (9 %)	643 (21 %)
waarvan alleen: visueel toegankelijk	154 (5 %)	15 (10 %)	9 (5 %)	178 (6 %)
waarvan zowel motorisch als visueel niet toegankelijk	945 (34 %)	53 (35 %)	46 (29 %)	1.044 (33 %)
waarvan data onvolledig	19 (1 %)	-	16 (10 %)	35 (1 %)

Hier is te zien dat in de drie concessiegebieden van de provincie in totaal zo'n 1.800 haltes zijn waar een opgave ligt om de toegankelijkheid te verbeteren. Hiervan liggen 100 haltes langs provinciale wegen. Van deze haltes is de provincie dus de haltebeheerder. Daarnaast zijn er ook nog 85 haltes waar de provincie beheerder van is in de concessiegebieden van de Vervoerregio Amsterdam die niet aan alle eisen voldoen.

Een eerste ruwe schatting geeft aan dat het in totaal vele miljoenen euro's zou kosten om al deze haltes te laten voldoen aan alle eisen m.b.t. toegankelijkheid. In de prioritering van deze opgave is het goed om het gebruik van de halte en de benodigde kosten mee te wegen. Maatregelen als het aanleggen van damwanden of het kappen van bomen zijn bijvoorbeeld omvangrijk en kostbaar. Het is daarom goed om af te wegen of de geboekte winst in toegankelijkheid het nemen van dermate grote maatregelen verantwoord. Zo blijkt uit een onderzoek in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat het voor ca. 25% van de bushaltes niet gewenst is om deze volledig toegankelijk te maken vanwege de hoge kosten en de zeer beperkte positieve effecten. Ook moet er

rekening mee worden gehouden dat routes van buslijnen kunnen wijzigen. Zijn alle bushaltes toekomstvast oftewel rijdt er over een aantal jaren nog steeds een bus bij de betreffende halte?

Het kan verstandig zijn te wachten op groot onderhoud van het betreffende wegvak. Het volledig toegankelijk maken van de bushalte kan dan vaak met lage meerkosten.

Uit nadere analyse blijkt verder dat er veel haltes zijn waar er inmiddels aan de meeste eisen m.b.t. toegankelijkheid wordt voldaan. Deze haltes liggen bijvoorbeeld wel op de gewenste hoogte van 18 cm, maar daar ontbreekt bijvoorbeeld (een deel van) de geleidelijn of de vereiste instapmarkering. Dit zijn de zogenaamde 'quick wins'. Als de toegankelijkheid op deze haltes wordt verbeterd en er voldaan wordt aan alle eisen, dan kan het totaal aantal haltes dat voldoet aan de eisen al snel oplopen.

Waar staan we over vier jaar?

1. Het toegankelijk maken van haltes ziet de provincie als een gezamenlijke opdracht tussen de concessieverlener en de wegbeheerders. Daarom stelt de provincie subsidies beschikbaar aan gemeenten om de toegankelijkheid van haltes te verbeteren. In januari 2024 hebben wij een bedrag van € 1 miljoen beschikbaar gesteld aan gemeenten in Noord-Holland Noord voor de aanleg van nieuwe, volledig toegankelijke bushaltes in verband met de start van een aangepast lijnennet in juli 2024. Voor de komende drie jaar nemen wij jaarlijks een bedrag van € 0,5 miljoen in de begroting op om gemeenten binnen onze drie concessiegebieden subsidies te verlenen. Prioriteit zal daarbij worden gegeven aan haltes die relatief eenvoudig aan te passen zijn en de haltes met een hoog aantal instappers. Wij vragen de gemeenten om het beheer en onderhoud op orde te hebben, waardoor een toegankelijk gemaakte halte in de toekomst ook in stand gehouden kan worden.

2. De provincie Noord-Holland beheert zelf ook een aantal bushaltes. Deze haltes liggen in één van onze drie concessiegebieden, dan wel in het gebied waar de Vervoerregio Amsterdam opdrachtgever van het busvervoer is. Ook de haltes langs onze provinciale wegen maken we toegankelijk. Bij het aanpassen daarvan houden we rekening met hoe druk een halte is en hoeveel maatregelen nodig zijn om de halte toegankelijk te maken. Wij geven hierbij opnieuw prioriteit aan de haltes die relatief eenvoudig aan te passen zijn en de haltes met het hoogste aantal instappers. Haltes waar grote ingrepen nodig zijn, worden aangepast bij het eerstvolgende groot onderhoud. Benodigde financiële middelen reserveren we hiervoor in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) van de provincie. Voor aanpassingen aan de haltes in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam vragen wij subsidie bij hen aan.

3. Het up-to-date houden van het Centraal Halte Bestand (CHB) is erg belangrijk. Het is de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders om dit op orde te houden. Uit de gesprekken met de gemeenten is gebleken dat het up-to-date houden van het CHB niet vanzelfsprekend is. Als provincie dragen wij er zorg voor dat gemeenten aanpassingen aan de haltes verwerken in het CHB en wordt er hulp geboden bij vragen over hoe dit werkt.

2.3 Toegankelijkheid van OV-knooppunten en de openbare ruimte rondom het OV (artikel 10)

OV-knooppunten zijn plekken waar verschillende modaliteiten zoals bus, trein, fiets en/of auto samenkomen en waar mensen kunnen op-, uit- en overstappen en verblijven. Deze OV-knooppunten bieden bereikbare voorzieningen en leveren een belangrijke bijdrage aan een goed mobiliteitssysteem. Voor mensen met een visuele of motorische beperking is het gebruik van zo'n knooppunt niet vanzelfsprekend. Belemmeringen op een OV-knooppunt kunnen de toegang tot een halte of station moeilijk maken.

Hoofdafspraken in het bestuursakkoord

1. Wanneer het Rijk of decentrale OV-autoriteiten betrokken zijn bij de ontwikkeling van OV-knooppunten waarbij zij concessieverlener van het OV zijn, spannen zij zich in om de betrokken beheerder toegankelijkheidsmaatregelen te laten toepassen op het OV-knooppunt.
2. Decentrale OV-autoriteiten geven in hun uitvoeringsprogramma's aan waar, wanneer en met welke partijen gewerkt wordt aan toegankelijkheidsmaatregelen in de ontwikkeling van OV-knooppunten.

Huidige situatie

Het Programma OV-knooppunten van de provincie Noord-Holland werkt sinds 2010 met succes aan het verbeteren en beter benutten van de ruimte rondom OV-knooppunten, de "stationsgebieden" en aan het optimaliseren van de ketenreis voor de reiziger. Om onze doelen te bereiken werken we intensief samen met partners in het veld zoals gemeenten, NS en ProRail en andere belanghebbende partijen. Onze inzet werpt zijn vruchten af; veel ruimtelijke ontwikkelingen rondom OV-knooppunten zijn de afgelopen jaren mede door onze betrokkenheid in gang gezet en/of in uitvoering gegaan.

Inmiddels werken we met bovengenoemde partijen samen aan vele knooppunten in Noord-Holland. In veel gevallen worden we in een vroeg stadium, bij de planvorming, betrokken. Deze samenwerking is veelal op initiatief van de provincie. Op (spoor)corridors in de hele provincie maar ook op individuele knooppunten heeft de provincie permanente overlegstructuren opgezet, onder andere bestaande uit ambtelijke en bestuurlijke overleggen, waarin o.a. actualiteiten, nieuwe en bestaande herinrichtingsprojecten rondom stations en de status/voortgang hiervan worden besproken. Daarbij moet vermeld worden dat de provincie op het gebied van de openbare ruimte rondom stations geen bevoegdheid heeft. Die ligt volledig bij de betrokken gemeenten. De rol van de provincie hierbij bestaat uit adviseren, het delen van kennis, maar ook stimuleren, bijvoorbeeld door het geven van een financiële bijdrage.

Daarnaast geeft de provincie subsidies voor de herinrichting van stationsgebieden, wanneer een gemeente kan aantonen dat dit noodzakelijk is om de begroting sluitend te krijgen. Daarbij wordt het betreffende projectplan strikt getoetst aan de doelstellingen van het Programma OV-knooppunten.

Toegankelijkheid is tot op heden geen onderwerp geweest dat in de bestaande overleggen of de door de provincie getoetste projectplannen aan de orde kwam.

Beoogd resultaat: waar staan we over vier jaar?

Het onderwerp toegankelijkheid is binnen het programma OV-knooppunten van Noord-Holland voorheen niet in beeld geweest. Wij betrekken het onderwerp bij onze programmadoelstellingen. Daarmee wordt het één van de onderwerpen waaraan het beleid en de inzet van het programma in de toekomst getoetst worden. Daarnaast nemen wij het onderwerp op in onze beoordelingscriteria voor het verkrijgen van een subsidie en toetsen wij of dit voldoende geborgd is. Wanneer dit niet het geval is, kan dat reden zijn om de subsidieaanvraag af te wijzen. Wij zetten het onderwerp toegankelijkheid op de agenda in onze reguliere knooppunt- en (spoor)corridoroverleggen met externe partners als de NS, ProRail en gemeenten.

Bij nieuwe knooppuntontwikkelingen waarbij de provincie Noord-Holland wordt betrokken zorgt de provincie ervoor dat toegankelijkheid vanaf het begin onderdeel van bespreking wordt en ook in de planvorming wordt meegenomen.

Dit leidt tot de volgende planning:

Jaar	Activiteiten
2024	- Opstellen plan van aanpak: hoe komen we tot een handelingsperspectief voor het toetsen van de toegankelijkheid binnen stationsgebieden?; - Opleveren Handelingsperspectief Toegankelijkheid Stationsgebieden; - Onderwerp agenderen in de verschillende overleggen: vooral inventariserend en verkennend.
2024/2025	- Keuze voor twee knooppuntontwikkelingen als pilot voor toepassen handelingsperspectief.
2025	- Uitvoering twee pilots; - Evaluatie pilots. Indien positief: implementatie nieuwe werkwijze.

2.4 Toegankelijkheid van bussen (artikel 13)

Toegankelijk (bus)materieel is een belangrijke voorwaarde voor veel reizigers om gebruik te kunnen maken van het openbaar vervoer. In onze afspraken met de vervoerders nemen wij eisen op die erop toezien dat er in de bus voldoende voorzieningen aanwezig zijn om voor een zo breed mogelijk publiek makkelijk toegankelijk te zijn. Deze zijn erop gericht om reizigers met een fysieke, visuele of auditieve beperking een zo soepel mogelijke en comfortabele reis te bieden.

Hoofdafspraken in het bestuursakkoord

1. Het Rijk onderzoekt in samenwerking met decentrale OV-autoriteiten en concessiehouders of bussen zodanig aangepast kunnen worden dat reizigers die hulpmiddelen gebruiken deze in de toekomst veilig mee kunnen nemen en gebruiken.
2. Decentrale OV-autoriteiten geven in hun uitvoeringsprogramma's aan op welke wijze en wanneer de uitkomsten van het onderzoek worden toegepast.

Huidige situatie

In Noord-Holland worden doorgaans bussen ingezet die goed toegankelijk zijn voor reizigers met een fysieke en visuele beperking. In de programma's van eisen van onze drie concessiegebieden zijn de volgende eisen opgenomen met betrekking tot het materieel:

- Conform de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte ("Wgbh/cz") dienen de voertuigen te voldoen aan de eisen van het Besluit toegankelijkheid van het OV;
- De eisen inzake de inrichting, kenmerken en toegankelijkheid van bussen van CROW-publicatie 219c (voor bussen) resp. eisen inzake de inrichting, kenmerken en toegankelijkheid van auto's en buurtbussen van CROW-publicatie 219b (voor auto's).
- Bussen zijn lagevloerbussen. De bussen zijn bij voorkeur over de volle breedte, tot de uitstapdeur, voorzien van een lage vloer. De bussen moeten zijn voorzien van een knielinstallatie waarbij de bus, bij voorkeur op alle assen, knielt tot een niveau van 280 mm of lager boven het wegdek bij de voor- en achterdeuren. Materieel is voorzien van een (elektrische of handmatige) rolstoelplank en een veilige rolstoelplaats.
- Concessiehouder staat toe dat reizigers rolstoelplaats(en) ook gebruiken voor het plaatsen van kinderwagens, vouwfietsen, rollators en bagage. Deze mogelijkheid vervalt op het moment dat een reiziger in een rolstoel de bus betreedt. Het personeel van concessiehouder ziet er indien nodig op toe dat dan een rolstoelplaats wordt vrijgemaakt.

Alle bussen die rijden binnen de drie concessiegebieden van de provincie Noord-Holland voldoen aan deze toegankelijkheidsnormen.

Verder blijven we hierbij goed kijken naar de inrichting van de bussen. Aandachtspunten zijn de schermen met reisinformatie, die bijvoorbeeld ook leesbaar moeten zijn voor mensen in een rolstoel. Zij reizen immers achteruit in een bus wat te maken heeft met het bevestigen van een rolstoel tegen een plank met riemen. Dit is een wettelijke verplichting vanwege de veiligheid. Voor mensen die bijvoorbeeld kleurenblind of laaggeletterd zijn, zijn afspraken gemaakt over de grootte van de letters en voldoende contrast tussen de letters en de achtergrond in een zogenaamde Weergaverichtlijn.

Voor mensen met een visuele beperking geldt dat zij de reisinformatie tot zich krijgen door de omroepen in de bus (automatische halteafroep) en door hulp van de chauffeur. Dit is in onze concessies een eis. Als bijvoorbeeld de automatische omroep niet werkt, is de chauffeur verplicht dit om te roepen.

Wij krijgen inzicht in de kwaliteit van het openbaar vervoer aan de hand van mystery guest onderzoek. Veldwerkers doen zich bij dit onderzoek voor als reiziger en beoordelen iedere rit op een zo objectief mogelijke manier op een groot aantal criteria. Er zijn ook een aantal vragen opgenomen over het materieel die belangrijk zijn in het kader van toegankelijk openbaar vervoer, bijvoorbeeld:

- Is er een rolstoelplank aanwezig en werkzaam?
- Is er een rolstoelplaats aanwezig (en beschikbaar) in de bus?
- Is de stopknop binnen handbereik vanaf de positie waar je zit of staat?
- Zijn er voldoende mogelijkheden voor staande reizigers om zich vast te houden?
- Is de automatische halteomroep aanwezig en correct?
- Meerdere vragen over de correctheid en leesbaarheid van de bestemming, lijnnummer en -kleur op de voor- en zijkant van de bus.

De resultaten van dit onderzoek geven aan dat er tot nu toe geen problemen zijn bij deze items.

Opgemerkt moet worden dat het aantal mensen in een rolstoel dat van de bus gebruikt maakt gering is. Dit komt onder andere doordat gemeentelijk Wmo-vervoer beter op de behoeften is toegesneden; bovendien biedt het Wmo-vervoer reismogelijkheden van deur tot deur.

Waar staan we over vier jaar?

In de programma's van eisen van de nieuwe concessies Haarlem/IJmond en Noord-Holland Noord (start in 2028) wordt opnieuw de eis gesteld dat al het materieel (groot en klein) toegankelijk moet zijn voor reizigers met een functiebeperking op basis van de laatste toegankelijkheidseisen voor OV-materieel.

Daarnaast gaan we ook door met het laten uitvoeren van mystery guest onderzoeken. Indien de resultaten van deze onderzoeken met betrekking tot dit item daartoe aanleiding geven, ondernemen wij met de vervoerder actie.

2.5 Bejegening van de reizigers (artikel 15)

Toegankelijkheid houdt niet op bij het nemen van fysieke maatregelen die het reizen voor mensen met een functiebeperking vergemakkelijken, maar wordt ook bevorderd door gedrag van het personeel richting de reiziger. De mate van dienstbaarheid bevordert de fysieke en mentale toegankelijkheid en kan de wil om het openbaar vervoer te gebruiken beïnvloeden. Goed getraind en geïnstrueerd buspersoneel kan daarom een groot verschil maken in de ervaren toegankelijkheid van reizigers met een functiebeperking. De manier waarop buspersoneel hiermee omgaat, is relevant voor de beleving van het OV.

Hoofdafspraken in het bestuursakkoord

Het Rijk en de decentrale OV-autoriteiten beschrijven bij concessieverlening specifiek in de concessievoorwaarden hoe zij wensen dat het OV-personeel dat in direct contact met de reiziger staat gedurende de uitvoering van de concessie omgaat met reizigers met een beperking.

Huidige situatie

In de programma's van eisen van onze drie concessiegebieden zijn de volgende eisen opgenomen met betrekking tot bejegening:

Het personeel:

- Is klantgericht en klantvriendelijk;
- Is behulpzaam en positief in bejegening richting de reizigers in het algemeen en richting reizigers met een (functie)beperking in het bijzonder. De behulpzaamheid en bejegening als het gaat om reizigers met een (functie)beperking legt concessiehouder in duidelijke protocollen, instructies én training vast;
- Desgewenst leveren chauffeurs assistentie aan reizigers in een rolstoel bij het betreden en verlaten van het voertuig;
- Informeert reizigers over het vervoer in de concessie en heeft daartoe voldoende actuele kennis over onder meer het lijnennetwerk/dienstregeling (inclusief tijdelijke afwijkingen), tarieven en kaartsoorten, het gebruik van de OV-chipkaart (plus andere tariefdragers) zoals in- en uitcheck- en oplaad- en afhaalapparatuur van de OV-chipkaart en mobiliteitsdiensten zoals MaaS die onderdeel uitmaken van de ketenreis;
- is getraind in het omgaan met diversiteit in de samenleving, teneinde het eigen vooroordeel uit te sluiten in de benadering van reizigers;
- bejegent reizigers met een functiebeperking positief en kan omgaan met de gevolgen van een migratie van reizigers uit het doelgroepenvervoer naar het openbaar vervoer.

Het personeel dat in direct contact staat met reizigers voldoet aan deze eisen en wordt daartoe regelmatig (bij)geschoold.

Op dit moment is er een proef gaande waarbij op de stadslijnen 2 en 3 in Hilversum een begeleider meerijdt in de bus. Deze kan o.a. hulp bieden bij het in- en uitstappen van de passagiers. Als de proef is afgerond dan wordt deze beoordeeld en wordt bekeken of dit ook kan worden toegepast op

andere buslijnen die bijvoorbeeld langs ouderenwoningen en verzorgingstehuizen rijden. Aandachtspunt hierbij is de beschikbaarheid van personeel.

De eisen uit de concessies worden bewaakt. Dit doet de provincie aan de hand van mystery guest onderzoeken. Veldwerkers doen zich bij dit onderzoek voor als reiziger en beoordelen iedere rit op een zo objectief mogelijke manier op een groot aantal criteria. Ook de klantvriendelijkheid en bejegening van chauffeurs is onderdeel van dit onderzoek, namelijk aan de hand van de volgende vragen:

- Hoe gedraagt de chauffeur zich?
- Hoe is de behulpzaamheden van de chauffeur bij reizigers met een mobiliteitsbeperking?
- Trekt de chauffeur rustig op?

Uit de resultaten van deze onderzoeken zijn tot nu toe geen opvallende zaken waargenomen. Mocht er aanleiding voor zijn en er komen bijvoorbeeld klachten over bejegening binnen, dan wordt het onderwerp in de overleggen tussen de provincie en de vervoerder behandeld.

Waar staan we over vier jaar?

In de programma's van eisen van de nieuwe concessies Haarlem/IJmond en Noord-Holland Noord (start in 2028) wordt opnieuw de eis opgenomen dat de bejegening van de reizigers in orde moet zijn bij het OV-personeel.

Daarnaast gaan we ook door met het laten uitvoeren van mystery guest onderzoeken. Indien de resultaten van dit onderzoek met betrekking tot dit item daartoe aanleiding geven, ondernemen wij met de vervoerder actie.

2.6 Toegankelijkheid bij andere vormen van OV (artikel 18)

De provincie wil dat Noord-Holland voor alle inwoners en bezoekers bereikbaar blijft. Daarbij is het belangrijk dat iedereen in Noord-Holland van A naar B kan komen. Om dit voor elkaar te krijgen, heeft de provincie de Visie Publieke Mobiliteit gemaakt. Hierin staat hoe het openbaar vervoer in Noord-Holland er in de toekomst uit moet zien. Publieke Mobiliteit gaat over al het vervoer waarvoor reizigers geen eigen vervoermiddel kunnen of willen gebruiken. Het gaat daarbij niet om meer, maar vooral béter openbaar vervoer. Denk aan treinen, bussen, maar ook deelfietsen en deelauto's.

Hoofdafspraken in het bestuursakkoord

1. Het Rijk laat een onderzoek uitvoeren naar de toegankelijkheid van het buurtbussysteem voor zowel motorisch als visueel beperkte mensen, waarbij zowel voertuigen, infrastructuur als chauffeurs worden betrokken.
2. Indien nieuwe ontwikkelingen zich voordoen in de ontwikkeling van andere en/of nieuwe vormen van mobiliteit, welke volgens de Wet personenvervoer 2000 bedoeld zijn als openbaar vervoer, spannen alle partijen zich in de toegankelijkheid hiervan zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de normen die gelden voor het reguliere openbaar vervoer.

Huidige situatie

In een aantal gebieden in de provincie Noord-Holland waar de vraag naar vervoer te klein is voor de inzet van het reguliere openbaar vervoer wordt een buurtbus ingezet. In de buurtbussen in Noord-Holland worden op dit moment geen mensen met een rolstoel vervoerd. De reden hiervoor is dat de vrijwillige chauffeur anders verantwoordelijk is om de persoon in de rolstoel vast te zetten en te vervoeren. Veel chauffeurs kunnen of willen hiervoor niet verantwoordelijk zijn. Dit heeft als gevolg dat een groot aantal buurtbusprojecten geheel verdwijnt. Onze buurtbussen zijn wel uitgerust met een lage vloer, om de instap voor alle reizigers zo gemakkelijk mogelijk te maken.

Verder denken we na over de first- en last-mile oplossingen (ketenreis). Hierbij blijft het uitgangspunt dat het OV zoveel mogelijk toegankelijk is voor verschillende doelgroepen.

Wmo-vervoer is bedoeld voor mensen waar zelfstandig reizen moeizaam voor is. Het is een vervoersvoorziening die vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) kan worden geregeld. De Wmo, ofwel vervoer op maat, is er om ervoor te zorgen dat iedereen mee kan blijven doen in de samenleving en zelfstandig kan blijven (wonen). Deze vorm van vervoer valt niet onder de verantwoordelijkheid van de decentrale OV-autoriteiten waardoor toegankelijkheidseisen minder makkelijk te reguleren zijn. Hoe dan ook is het uitgangspunt dat als er sprake is van collectief vervoer, dat dit ook zo goed mogelijk toegankelijk is.

Waar staan we over vier jaar?

Wij wachten het standpunt van het Rijk over het vervoer van mensen in een rolstoel in buurtbussen af. Wij blijven van mening dat het vervoer van personen in een rolstoel in buurtbussen niet mogelijk is, omdat anders het gevaar bestaat dat veel buurtbusprojecten dan verdwijnen (bestuurders zijn vrijwilligers en niet opgeleid om reizigers met een rolstoel te kunnen begeleiden).

Indien overleggen worden opgestart over nieuwe vormen van openbaar vervoer waarbij de provincie (mede)opdrachtgever is, dan is toegankelijkheid daarbij een belangrijk onderdeel. Toegankelijkheid van andere vormen van OV moeten we dan kunnen borgen.

3. Financiële uitwerking

De opgave om al ons openbaar vervoer toegankelijk te maken voor mensen met een functiebeperking is groot. Een aantal aspecten zijn goed te regelen via afspraken met de doelgroepen en onze vervoerder en goede bewaking van de ingezette maatregelen.

Qua financiële investering is het verbeteren van de fysieke toegankelijkheid van bushaltes duidelijk het grootst. De meeste bushaltes in onze drie concessiegebieden (Noord-Holland Noord, Haarlem-IJmond en Gooi en Vechtstreek) zijn in beheer en onderhoud bij de gemeenten. Daarom stelt de provincie subsidies beschikbaar om de toegankelijkheid van haltes te verbeteren. Sinds de ondertekening van het bestuursakkoord heeft de provincie Noord-Holland in november 2022 € 0,5 miljoen euro en in januari 2024 € 1 miljoen euro subsidie beschikbaar gesteld aan gemeenten. Hiermee kunnen tientallen haltes volledig toegankelijk gemaakt worden. De komende drie jaar nemen wij telkens een bedrag van € 0,5 miljoen euro in de begroting op om gemeenten subsidies te verlenen. Ter indicatie:

- een halte op hoogte en voldoende breed maken kost gemiddeld € 30.000,- (prijspeil 2024);
- een halte visueel toegankelijk maken kost ongeveer € 5.000,- tot € 10.000,- (prijspeil 2024).

De provincie Noord-Holland beheert zelf ook een aantal bushaltes. Ook die haltes langs onze provinciale wegen maken we toegankelijk. Bij het aanpassen daarvan houden we rekening met hoe druk een halte is en hoeveel maatregelen nodig zijn om de halte toegankelijk te maken. Haltes waar kleine ingrepen nodig zijn, worden eerst gedaan. Haltes waar grote ingrepen nodig zijn, worden aangepast bij het eerstvolgende groot onderhoud. Benodigde financiële middelen reserveren we hiervoor in het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (iMPI) van de provincie. Voor aanpassingen aan de haltes in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam vragen wij subsidie bij hen aan.

Met het toegankelijk maken van haltes is veel geld gemoeid. Het Rijk heeft aangekondigd[1] landelijk eenmalig € 18 miljoen beschikbaar te stellen voor alle decentrale OV-autoriteiten om de maatregelen uit de uitvoeringsprogramma's uit te kunnen voeren (excl. de gelden voor reisassistentie voor decentrale overheden die regionaal spoor hebben). Conform de huidige afgesproken verdeelsleutel betekent dit dat de provincie Noord-Holland ongeveer € 0,5 miljoen euro[2] tegemoet ziet.

[1] Zie brief Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, betreft Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032 Verzoek indienen uitvoeringsprogramma; d.d. 15 maart 2024 met het kenmerk IenW/BSK-2023/344063.

[2] Zie bijlage 2 en 3 behorende bij brief uit voetnoot 1.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15263
Extern Zaak ID	2237157
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	10.h
Titel	Mobiliteit: A8-A9: informeren PS over aanpak robuuste oplossing (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	**Vergaderdatum**
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**
Commissie Ruimte	20 juni 2024

Toelichting

In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' is het project Verbinding A8-A9 opgenomen: "*Omdat financiering onzeker is en er voor de genoemde problemen van dit gebied in deze coalitieperiode een oplossing moet komen, onderzoeken en werken we tegelijkertijd met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden aan een robuust alternatief dat eveneens goed scoort op veiligheid, leefbaarheid en doorstroming en zicht heeft op financiering."* Om te komen tot een robuuste oplossing worden twee eerder afgevallen alternatieven geactualiseerd. Op basis daarvan wordt gekeken of een van deze varianten een robuuste oplossing kan vormen.

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

V. Evers

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143580

eversv@noord-holland.nl

Verzenddatum

25 APR. 2024

Kenmerk

2237157/2237192

Uw kenmerk

Betreft: Verbinding A8-A9: Naar een robuuste oplossing

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
De route naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9.

Inleiding

In het coalitieakkoord 'Verbindend vooruit!' hebben wij het volgende opgenomen over het project Verbinding A8-A9:

"We willen de veiligheid, leefbaarheid en doorstroming in de omgeving van Krommenie en Assendelft verbeteren. De inwoners hebben al vele jaren te lijden onder de overlast. Aan die overlast willen wij een einde maken. Daarom doorlopen we het volledige proces en werken we de komende periode door aan het verkrijgen van financiering bij het Rijk en andere partners voor het ontwikkelde Landschapsplan. Bij realisatie van het plan dient de werelderfgoedstatus behouden te blijven. Omdat financiering onzeker is en er voor de genoemde problemen van dit gebied in deze coalitieperiode een oplossing moet komen, onderzoeken en werken we tegelijkertijd met inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden aan een robuust alternatief dat eveneens goed scoort op veiligheid, leefbaarheid en doorstroming en zicht heeft op financiering. Uiterlijk aan het einde van de komende coalitieperiode willen we duidelijkheid bieden."

Met deze brief willen wij u informeren hoe wij komen tot een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9.

Robuuste oplossing

In de stuurgroep van vrijdag 8 maart 2024 jl. is de stand van zaken Verbinding A8-A9 besproken.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Het zicht op financiering is eerder verder uit beeld geraakt dan dichterbij gekomen door de situatie bij het Rijk. Dit door bezuinigen in combinatie met de focus op grote beheer- en onderhoudsopgaven en de financiering daarvan in plaats van nieuwbouwprojecten. Er is besproken wat dit betekent voor de financiering van de verbinding A8-A9. Ook bij de gemeenten (Heemskerk, Velsen, Uitgeest, Zaanstad) staan de financiën onder druk door de komende bezuinigingsopgave (Ravijnjaar).

Ondertussen gaat de verstedelijking en autonome groei in heel Noord-Holland door en daarmee groeit het aantal vervoersbewegingen. Daarmee komt de gezonde leefomgeving rond de N203 en de doorstroming van het wegennet verder onder druk te staan met toenemende effecten op het gemeentelijk netwerk in de IJmond en Zaanstreek. Dit effect breidt zich steeds verder uit over de hele provincie tot en met de regio Alkmaar.

De overlast/hinder voor en de urgentie vanuit de omgeving en gebruikers neemt toe en men heeft twijfels over de komst van een verbinding A8-A9 (zoals voorgesteld met landschappelijke inpassing) op korte termijn. Niets doen is geen optie. Het huidige, door u vastgestelde Landschapsplan, blijft in de tussentijd recht overeind en is vanuit bereikbaarheid, leefbaarheid en draagvlak gezien, de beste oplossing.

Invulling herbeoordeling

Alle partijen vinden het waardevol om in de tussentijd te zoeken naar een oplossing. Eerder zijn varianten vanwege minder oplossend vermogen, draagvlak, inpassing en/of kosten afgevallen. Maar er is nu aanleiding om opnieuw te kijken naar die varianten door de bril vanuit het hier en nu. De varianten die het werelderfgoed kruisen vallen af. Deze varianten hebben dezelfde inpassingsopgave en daarmee financiële opgave als het huidige Landschapsplan. De twee varianten die het werelderfgoed niet raken komen in beeld voor een herbeoordeling. Het gaat om de volgende twee eerder afgevallen varianten:

- Alternatief 2 (aanpassingen huidige route via N203)
- Alternatief 7 (N203-Oost alternatief, rondweg langs Kreekrijk)

De effecten op veiligheid, leefbaarheid, doorstroming en financiën worden geactualiseerd. Daarnaast wordt gekeken naar verbetermogelijkheden om de varianten beter in te passen en zo draagvlak te creëren. Hierdoor kan mogelijk een nieuwe robuuste oplossingsrichting ontstaan. Mocht dit zo zijn dan kan de uitkomst ter besluitvorming worden voorgelegd en worden afgewogen ten opzichte van het vastgestelde Landschapsplan.

Samenvattend

De stuurgroep heeft gevraagd om de effecten op het gebied van veiligheid, leefbaarheid, doorstroming en financiën van twee eerder gepasseerde varianten te actualiseren en een aanpak voor het vervolg te maken.

Tot slot

De uitkomsten van de actualisatie en de vervolgaanpak worden in de stuurgroep A8-A9 besproken en worden met u en de gemeenteraden gedeeld. Vervolgens kunnen wij een besluit nemen over de vervolgaanpak naar een robuuste oplossing voor de Verbinding A8-A9. Bij die vervolgaanpak wordt de omgeving nauw betrokken. Daarnaast informeren wij u en de betrokken gemeenten over verloop van de vervolgaanpak.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
R.P.M. Kocken

Vervoerregio Amsterdam

SCHRIFTELIJKE EN TECHNISCHE VRAGEN

Vragensteller	*J. Albers (Gemeentebelangen Purmerend), E. Karregat (VVD Edam-Volendam), J. Molenaar (Volendam|80), H. van Berkum (PvdA Waterland), A. Verhoef (VVD Landsmeer), A. Schelling (D66 Landsmeer)*
Ingediend op	25 maart 2024
Onderwerp	Dienstregeling EBS en NS tijdens werkzaamheden A7

Vragen

In de recente regioraadsbrief 'rapportage EBS over februari 2024' meldt de Vervoerregio Amsterdam dat EBS haar dienstregeling aanpast vanwege de verwachte drukte door de grote werkzaamheden aan de A7. EBS verwacht dat de bussen door de drukte in de file komen te staan, en daardoor een langere reistijd hebben. Deze nieuwe langere reistijd heeft tot gevolg dat bussen minder vaak rijden. Daarnaast ontvangen wij signalen dat de NS nog niet heeft besloten om vanaf het begin van de werkzaamheden extra en langere treinen in te zetten om de verwachtte drukte in het openbaar vervoer op te vangen, waardoor meer reizigers uit Purmerend en omstreken met de bus naar Amsterdam moeten. Het bericht 'Toch geen extra treinen tijdens werkzaamheden A7. Dijklander houdt hart vast' lijkt deze signalen te bevestigen. (zie: https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20240322_57240583).

1. Hoe rijmt het Dagelijks Bestuur de nieuwe afgeschaalde dienstregeling van EBS met de verwachte toename van reizigers in het openbaar vervoer als gevolg van de werkzaamheden aan de A7? Vindt het Dagelijks Bestuur het logisch dat meer vraag leidt tot minder en een verslechterd aanbod van openbaar vervoer?
2. Is het toegestaan dat EBS de dienstregeling nog verder afschaalt? Hoe verhoudt dit voornemen zich tot de concessie? Heeft EBS hier volgens u een uiterste inspanning geleverd om de dienstregeling op peil te houden?
3. Hoe verwacht het Dagelijks Bestuur dat potentiële nieuwe gebruikers van het openbaar vervoer ervan worden overtuigd om de auto te laten staan, als er tijdens verwachte extra drukte door de werkzaamheden aan de A7 minder bussen gaan rijden?
4. Portefeuillehouder Slegers gaf tijdens de regioraadsvergadering van 31 oktober 2023 aan dat het Dagelijks Bestuur zich zeker zal mengen in de gesprekken over de werkzaamheden aan de A7 om de pijn zo klein mogelijk te houden. Welke acties zijn er vanuit het Dagelijks Bestuur sindsdien ondernomen om die pijn zo klein mogelijk te houden?
5. Welke acties onderneemt het Dagelijks Bestuur om ervoor zorgen dat het inzetten van minder bussen door EBS, er niet toe zal leiden dat passagiers op latere haltes niet mogen instappen omdat de bus te vol zit, zoals regelmatig is gebeurd tijdens de maanden waar het uitvalpercentage van EBS hoog lag?
6. Heeft het Dagelijks Bestuur contact gehad met Rijkswaterstaat over de personele problemen van EBS en het nieuwe vervoerplan met minder ritten? Is er in deze gesprekken ook gepraat over het inhuren van noodpersoneel?
7. Is het mogelijk om op korte termijn private bedrijven in te huren om ervoor te zorgen dat het aantal ritten tijdens de werkzaamheden aan de A7 niet lager wordt?
8. Deelt u onze mening dat het mogelijk falen van de openbaar vervoersector tijdens de werkzaamheden aan de A7 afbreuk doet aan het imago van het openbaar vervoer, en hiermee de langetermijndoelen van de Vervoerregio schaadt? Zo ja, bent u het met ons eens dat dit onwenselijk is en hierom nagedacht moet worden over onorthodoxe oplossingen?

9 Wat vindt het Dagelijks Bestuur van het feit dat NS reactief reageert op de werkzaamheden aan de A7, in het licht van de ambitie van de Vervoerregio om het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor de auto?
10 Kan het Dagelijks Bestuur alles in het werk stellen om de NS ervan te overtuigen proactief om te gaan met de werkzaamheden aan de A7, in plaats van reactief?
11 Kunt u deze vragen zo snel mogelijk, in ieder geval voor aanvang van de werkzaamheden beantwoorden?

Meegezonden stukken

1 Het bericht 'Toch geen extra treinen tijdens werkzaamheden A7. Dijklander houdt hart vast'. https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20240322_57240583
2 Het bericht 'Minder bussen tijdens werkzaamheden op de A7, terwijl Rijkswaterstaat oproept om vooral het openbaar vervoer te gebruiken'. https://www.noordhollandsdagblad.nl/cnt/dmf20240323_04843037

Vervoerregio Amsterdam

SCHRIFTELIJKE VRAGEN

Vragensteller	J. Albers (Gemeentebelangen Purmerend), E. Karregat (VVD EdamVolendam), J. Molenaar (Volendam|80), H. van Berkum (PvdA Waterland), A. Verhoef (VVD Landsmeer), A. Schelling (D66 Landsmeer)
Ingediend op	25 maart 2024
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen over wijziging dienstregeling A7.
Behandelend ambtenaar	Anique van Kolfschoten
Datum beantwoording	03 april 2024

Vragen

1 Hoe rijmt het Dagelijks Bestuur de nieuwe afgeschaalde dienstregeling van EBS met de verwachte toename van reizigers in het openbaar vervoer als gevolg van de werkzaamheden aan de A7? Vindt het Dagelijks Bestuur het logisch dat meer vraag leidt tot minder en een verslechterd aanbod van openbaar vervoer?

2 Is het toegestaan dat EBS de dienstregeling nog verder afschaalt? Hoe verhoudt dit voornemen zich tot de concessie? Heeft EBS hier volgens u een uiterste inspanning geleverd om de dienstregeling op peil te houden?

3 Hoe verwacht het Dagelijks Bestuur dat potentiële nieuwe gebruikers van het openbaar vervoer ervan worden overtuigd om de auto te laten staan, als er tijdens verwachte extra drukte door de werkzaamheden aan de A7 minder bussen gaan rijden?

4 Portefeuillehouder Slegers gaf tijdens de regioraadsvergadering van 31 oktober 2023 aan dat het Dagelijks Bestuur zich zeker zal mengen in de gesprekken over de werkzaamheden aan de A7 om de pijn zo klein mogelijk te houden. Welke acties zijn er vanuit het Dagelijks Bestuur sindsdien ondernomen om die pijn zo klein mogelijk te houden?

5 Welke acties onderneemt het Dagelijks Bestuur om ervoor zorgen dat het inzetten van minder bussen door EBS, er niet toe zal leiden dat passagiers op latere haltes niet mogen instappen omdat de bus te vol zit, zoals regelmatig is gebeurd tijdens de maanden waar het uitvalpercentage van EBS hoog lag?

6 Heeft het Dagelijks Bestuur contact gehad met Rijkswaterstaat over de personele problemen van EBS en het nieuwe vervoerplan met minder ritten? Is er in deze gesprekken ook gepraat over het inhuren van noodpersoneel?

7 Is het mogelijk om op korte termijn private bedrijven in te huren om ervoor te zorgen dat het aantal ritten tijdens de werkzaamheden aan de A7 niet lager wordt?

8 Deelt u onze mening dat het mogelijk falen van de openbaar vervoersector tijdens de werkzaamheden aan de A7 afbreuk doet aan het imago van het openbaar vervoer, en hiermee de langetermijndoelen van de Vervoerregio schaadt? Zo ja, bent u het met ons eens dat dit onwenselijk is en hierom nagedacht moet worden over onorthodoxe oplossingen?

9 Wat vindt het Dagelijks Bestuur van het feit dat NS reactief reageert op de werkzaamheden aan de A7, in het licht van de ambitie van de Vervoerregio om het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te laten zijn voor de auto?

10 Kan het Dagelijks Bestuur alles in het werk stellen om de NS ervan te overtuigen proactief om te gaan met de werkzaamheden aan de A7, in plaats van reactief?

11 Kunt u deze vragen zo snel mogelijk, in ieder geval voor aanvang van de werkzaamheden beantwoorden?

Meegezonden stukken

1 Het bericht 'Toch geen extra treinen tijdens werkzaamheden A7. Dijklander houdt hart vast'.
Toch geen extra treinen tijdens werkzaamheden A7. Dijklander houdt hart vast | Noordhollands Dagblad

2 Het bericht 'Minder bussen tijdens werkzaamheden op de A7, terwijl Rijkswaterstaat oproept om vooral het openbaar vervoer te gebruiken'.
Minder bussen tijdens werkzaamheden op de A7, terwijl Rijkswaterstaat oproept om vooral het openbaar vervoer te gebruiken | Noordhollands Dagblad

---

Beantwoording

1 De dienstregeling van EBS wordt in de periode van de werkzaamheden op een paar lijnen aangepast, buiten de spits, en alleen op bepaalde trajecten.

Lijn 305 gaat buiten de spits minder rijden: gaat van 6 x per uur, naar 4 x per uur.
Lijn 314 gaat buiten de spits tussen Amsterdam Noord en Edam Busstation minder rijden: gaat van 6 x per uur naar 4 x per uur.
Lijn 314 neemt de ritten van de lijn 112 over tussen Edam Busstation en Hoorn. De 314 gaat op dat traject dus juist vaker gaat rijden (4 keer per uur in plaats van 2 keer per uur)
De scholierenlijn 614 zal de scholieren naar en van Hoorn in de spitsen vervoeren en gaat daarom vaker rijden: gaat van 6 x per dag naar 11 x per dag.

De overige lijnen blijven even vaak rijden als ze dat nu al doen. Zij krijgen wel extra rijtijd en buffertijd. Die tijd is nodig om eventuele vertraging op de route op te vangen. Dat betekent dat er meer bussen en chauffeurs op de weg zijn dan op dit moment het geval is. Daarbij worden er weer wat ritten extra gereden die nu standaard uit de dienstregeling zijn gehaald. Ook gaat het nachtnet weer rijden in de nachten van dinsdag op woensdag en woensdag op donderdag.

De afschaling waarover gesproken wordt, bestaat dus in die zin niet. EBS breidt de dienstregeling juist weer uit. Zij gaan op weekbasis 1,9 % kilometers meer rijden, ten opzichte van de huidige dienstregeling.

Dit betekent dat het aanbod van EBS groeit op de meeste lijnen en dat er juist meer ruimte is om de verwachte toename van reizigers in het openbaar vervoer op te vangen. Dit in tegenstelling tot wat staat beschreven in de rapportage en de pers.

2 De dienstregeling van EBS wordt, zoals in antwoord 1 beschreven, niet afgeschaald. Er zullen over de hele week gezien juist meer bussen en chauffeurs op de weg zijn. EBS heeft gedaan wat mogelijk was om ervoor te zorgen dat de hinder voor de reizigers zoveel mogelijk beperkt wordt. Dit is gedaan op basis van verwachtingen over de hinder, voor zover deze zich laat voorspellen. Hier houdt de inspanning niet op. EBS en de Vervoerregio blijven over de voortgang in contact met Rijkswaterstaat en de gemeente(n).

3 Op de drukke momenten blijven er evenveel bussen rijden. Buiten de spits zijn de gevolgen beperkt tot twee lijnen. Omdat er geen sprake is van afschaling, ziet het dagelijks bestuur een goed alternatief voor de auto.

4 De Vervoerregio is betrokken geweest bij gesprekken over de werkzaamheden aan de A7, net zoals EBS dat is geweest. Er is in de gesprekken met de gemeente Purmerend en Rijkswaterstaat overeengekomen dat het huidige lijnennet gereden zal blijven worden en dat er geen routewijzigingen plaatsvinden. Er is nagedacht over manieren om de doorstroming van de bussen te verbeteren. Voorbeelden hiervan zijn onder andere het eerder openstellen van de busbaan langs de N235 richting Purmerend in de middag, en het regelen van voorrang voor bussen op bepaalde kruisingen in Purmerend.
Vanuit de Vervoerregio wordt door het dagelijks bestuur deelgenomen aan de Bestuurlijke overleggen project Neckerstraat. Aan dit overleg nemen de wethouders van de betrokken gemeenten, Hoogheemraadschap en de provincie Noord-Holland deel. Het wordt georganiseerd door Rijkswaterstaat. Het eerste overleg heeft al plaatsgehad. Ook zijn er drie vervolggesprekken gepland. Twee waarin de stand van zaken besproken wordt en een waarin een evaluatie plaatsvindt.

5 Omdat een aantal ritten die eerder standaard uitviel in de aangepaste dienstregeling juist weer hersteld worden, zal de dienstregeling regelmatiger worden. De verwachting is dat de reizigers zich hierdoor over meer bussen zullen verspreiden. Wij blijven de bus-vol-meldingen in de gaten houden, en dringen er, indien nodig, bij EBS op aan maatregelen te nemen een situatie met (te veel) overvolle bussen te voorkomen.

6 Zoals eerder aangegeven is de Vervoerregio betrokken geweest bij gesprekken met Rijkswaterstaat over de werkzaamheden aan de A7. Dit is ook het geval voor EBS. Er is bij die gesprekken aandacht geweest voor het (landelijke) personeelstekort in de ov-sector. Er is hierbij ook over gesproken dat een uitbreiding van de dienstregeling niet mogelijk was. Echter was er ook niet de verwachting dat het nodig is de dienstregeling uit te breiden. Dit vanwege de capaciteit die op dit moment nog in de bussen is. Daarom is het ook niet nodig geweest over de inhuur van noodpersoneel te praten.

7 EBS doet op dit moment al alles wat in haar macht ligt om personeel te werven is hier succesvol in. Hierdoor is het zelfs mogelijk om de dienstregeling per saldo iets uit te breiden. Dit betekent dat het niet nodig is private bedrijven in te huren.

8 Wij zijn het ermee eens dat falen van het openbaar vervoer onwenselijk is. Echter kunnen onorthodoxe maatregelen niet zomaar worden genomen, ook niet in dit geval. Wij zitten, net als EBS, vast aan contracten die in de concessie Zaanstreek-Waterland zijn gesloten. In dit contract zijn bepalingen opgenomen die beide partijen en de reiziger moeten beschermen. Wij hebben ons aan die overeenkomsten te houden, net zoals EBS dat moet doen.

9 Ook de NS heeft intensief contact met Rijkswaterstaat over de gevolgen van de werkzaamheden en wat NS daarin kan bijdragen. Wij hebben geen mening over de uitkomst daarvan aangezien we daar geen partij in zijn.

10 Nee. Dit is de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat en wij vertrouwen erop dat zij die ook nemen. Wij zijn wel onderdeel van het bestuurlijk overleg rond dit project (zie antwoord op vraag 4) en met die gezamenlijke partijen monitoren wij de (effecten van de) gemaakte afspraken en maken we zo nodig extra afspraken als dat nodig blijkt.

11 Ja.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15366
Extern Zaak ID	2243221
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	10.j
Titel	Mobiliteit: Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

De Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 geeft inzicht in de voortgang van het bouwen aan het netwerk van doorfietsroutes, zoals dat is vastgelegd in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. De provincies Flevoland en Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam willen in 2040 het regionale netwerk van doorfietsroutes gerealiseerd hebben. In alle regio's is voortgang geboekt en wordt gewerkt om dat langetermijndoel te halen. Randvoorwaarden voor de verdere voortgang zijn voldoende capaciteit en middelen bij alle betrokken partijen.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
M. Solkamans
BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144162
solkamansm@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 MEI 2024

Kenmerk
2243221/2243294

Uw kenmerk

Betreft: Voortgangsrapportage Doorfietsroutenetwerk 2023

Geachte leden,

Graag informeren wij u over ons besluit om de Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023 vast te stellen. Hierin is aangegeven hoe het doorfietsroutenetwerk loopt, welke trajecten van doorfietsroutes al gereed of op orde zijn en welke onderdelen nog aangepast moeten worden. Deze voortgangsrapportage is gezamenlijk met de Vervoerregio (VRA) en de provincie Flevoland opgesteld.

In deze brief gaan wij kort in op de achtergrond hiervan en benoemen we de totstandkoming en belangrijkste constateringen.

Achtergrond

Invulling aanbeveling Randstedelijke Rekenkamer
De Randstedelijke Rekenkamer heeft in 2022 een onderzoek[1] uitgevoerd naar het fietsbeleid van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. Eén van de aanbevelingen is het opstellen van een jaarlijkse voortgangsrapportage op doorfietsroutes. De nu voorliggende voortgangsrapportage geeft invulling aan deze aanbeveling.

Doorfietsroutes
Doorfietsroutes verbinden woonkernen, werk- en winkelgebieden, onderwijslocaties, OV-knooppunten en recreatiegebieden in de regio met elkaar en richten zich op fietsafstanden tot ongeveer 15 kilometer. Op een doorfietsroute kan op een comfortabele en veilige manier worden gefietst en er is voldoende ruimte voor alle typen fietsen: snelle én langzame. Op de belangrijkste verbindingen verbeteren we samen met de regio bestaande doorfietsroutes en realiseren we nieuwe doorfietsroutes.

[1] https://www.randstedelijke-rekenkamer.nl/onderzoek/fietsbeleid

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

Regionaal Toekomstbeeld Fiets/RTF
De landelijke aanpak is vastgelegd in het Landelijk Toekomstbeeld Fiets. De provincie Noord-Holland, Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam hebben dat verder uitgewerkt in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets[2], waarbij het regionale fietsnetwerk is vastgelegd.

Landelijk is als stip op de horizon gekozen voor het jaar 2040 om het doorfietsroutenetwerk in Nederland gerealiseerd te hebben. De provincie Noord-Holland (PNH), de VRA en de provincie Flevoland hebben zich aan deze doelstelling verbonden. Het betekent een proces van lange adem. Tegelijk betekent het ook: nu concrete stappen zetten om dat langetermijndoel te halen.

De provinciale ambities staan in de Actieagenda Actieve Mobiliteit 2022-2027[3], die - naast de focus op het realiseren van het doorfietsroutenetwerk - ook gericht is op andere fietsroutes, de combinatie van fiets en openbaar vervoer, verkeersveiligheid, data en gedrag.

Regierol PNH
Tweederde van de doorfietsroutes ligt op gemeentelijk areaal. Vanuit een regierol werken we samen met de gemeenten aan de realisatie van het doorfietsroutenetwerk in Noord-Holland. We stimuleren deze realisatie door gezamenlijk de netwerken te analyseren en benodigde onderzoeken uit te voeren. Vervolgens maken we afspraken over prioriteiten en uitvoering. Voor onze eigen infra programmeren we die via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur/ IMPI en voor de trajecten op gemeentelijk areaal verlenen we subsidies.

Voortgangsrapportage 2023

Inzicht in realisatie doorfietsroutenetwerk
De rapportage geeft voor de eerste keer inzicht in de realisatie van het doorfietsroutenetwerk van PNH, VRA en Flevoland tezamen. In de rapportage is de stand van zaken voor 2023 opgenomen en staat - per deelgebied - aangegeven hoe het netwerk loopt, welke trajecten van doorfietsroutes al gereed of op orde zijn en welke onderdelen nog aangepast moeten worden. De rapportage is een vertaling van het beeld van de ambtelijke experts van de regionale overheden. Het vormt

[2] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Beleid/Regionaal_Toekomstbeeld_Fiets

[3] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets/Beleid/Actieagenda_Actieve_Mobiliteit_2022_2027

daarmee een goede basis voor de komende edities, waarin wij de regio's nadrukkelijker betrekken.

Voortgang in alle regio's

Uit de voortgangsrapportage blijkt dat in alle regio's werk gemaakt wordt van het doorfietsroutenetwerk. Een mooi voorbeeld is het uitgebreide onderzoeks- en ontwerpproces waarbij omwonenden nauw betrokken worden in de Kop van Noord-Holland. Andere voorbeelden zijn de realisatie van een fietsstraat tussen Tuitjenhorn en Dirkshorn en het opknappen en verbreden van fietspaden, bijvoorbeeld in Castricum (Soomerwegh, route Alkmaar-Castricum), Hoorn (Venneweg, route Purmerend-Hoorn) en Haarlem (Boerhaavelaan/Amerikaweg, route Haarlem-Schiphol).

Randvoorwaarden van belang

Er wordt hard gewerkt aan de realisatie van het doorfietsroutenetwerk. Hiervoor zijn in het Coalitieakkoord extra financiële middelen beschikbaar gesteld. Voor de voortgang op de langere termijn zullen er meer middelen nodig zijn vanuit alle betrokken partijen. Dit was ook een belangrijke conclusie in het onderzoeksrapport[1] van de Randstedelijke Rekenkamer naar het provinciale Fietsbeleid. Belangrijke randvoorwaarden zijn daarnaast beschikbare capaciteit bij wegbeheerders en markt en medewerking van het Rijk.

Met de beschikbare middelen die er zijn, blijven we ons met de gemeenten en andere partners actief inzetten voor de realisatie van het doorfietsroutenetwerk.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Voortgangsrapportage Doorfietsroutenetwerk

metropool regioamsterdam

in samenwerking met

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Provincie Flevoland



Voortgangsrapportage Doorfietsroutes 2023

Werken aan een compleet netwerk voor Noord-Holland en Flevoland

7 MAART 2024

Inhoudsopgave

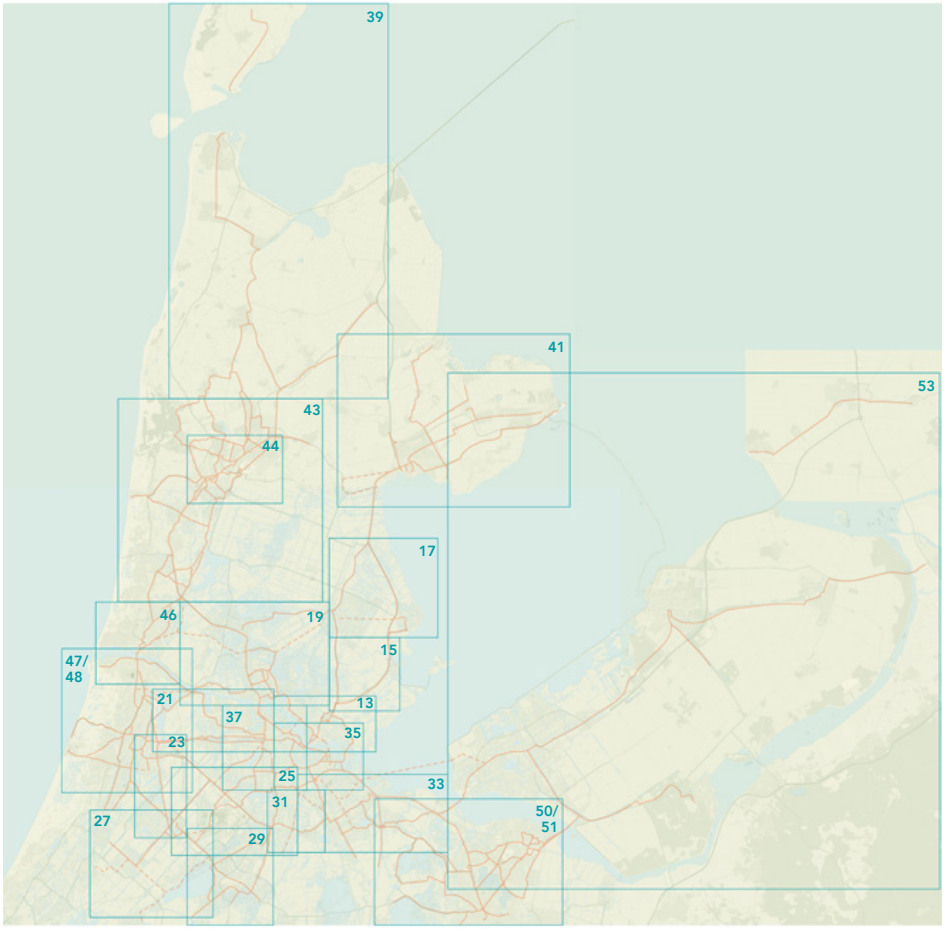
01 Inleiding en leeswijzer 3

02 Regionale en nationale ontwikkelingen 5

03 Belangrijkste ontwikkelingen in projecten in 2023 10

04 Conclusies en aanbevelingen 55

05 Doorkijk 2024 58



Colofon

BO PLATFORM MOBILITEIT

Opdrachtgever: Vervoerregio Amsterdam **Opgesteld door:** Frans Hasselaar, Richard Visser, Jan-Albert de Leur, Margreet Solkamans, Hans van der Veen **Fotografie:** Beeldbank Vervoerregio, Jan-Albert de Leur, Harmen Otto Smedes, Hans van der Veen **Vormgeving rapport en kaarten:** Kalter Ontwerpen, Seppie Groot en Laura Kalter **Metrokaart:** Anne van der Veen

In samenwerking met:

Vervoerregio Amsterdam

Provincie Noord-Holland

Provincie Flevoland

01 Inleiding en leeswijzer



01

Inleiding en leeswijzer

Leeswijzer

Deze voortgangsrapportage begint met een hoofdstuk waarin de belangrijkste regionale en nationale ontwikkelingen met betrekking tot doorfietsroutes kort worden geschetst. Daarna volgt een hoofdstuk met de belangrijkste ontwikkelingen in projecten in 2023. Deze ontwikkelingen worden per deelgebied op een kaart weergegeven met daarbij een toelichting waar dat relevant is. Dan volgt een hoofdstuk met een aantal conclusies en aanbevelingen en tot slot een doorkijk naar de geplande nieuwe initiatieven voor het jaar 2024.

Bereikbaarheid

De provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam zetten zich in om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van stedelijke gebieden en omliggende landschappen te verbeteren door het aanleggen van één aantrekkelijk netwerk van doorfietsroutes. Elk jaar evalueren we onze aanpak in een voortgangsrapportage. Het doel van de voortgangsrapportage 2023 is om de stand van zaken m.b.t. de doorfietsroutes te tonen en de behaalde concrete resultaten te vieren. Maar ook om te signaleren dat sommige zaken niet gaan zoals gepland en waar bestuurlijke aandacht nodig is. De voortgangsrapportage geeft tegelijkertijd overzicht van nieuwe (regionale en nationale) ontwikkelingen.

Aanleiding

Deze voortgangsrapportage is een product van drie samenwerkende overheden. Er is een aantal redenen waarom de voortgangsrapportage in de huidige vorm aan u voorligt.

- De voortgangsrapportage is het resultaat van de intensivering van de samenwerking tussen de provincies Noord-Holland en Flevoland en de Vervoerregio Amsterdam[1]. De drie partijen stelden bijvoorbeeld gezamenlijk het Regionaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (RTF) op. De drie partijen gebruiken de rapportage om de stand van zaken aan hun besturen te presenteren.
- In 2018 besloten de samenwerkende overheden in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) tot het realiseren van één aantrekkelijk netwerk van MRA-doorfietsroutes (voorheen metropolitane fietsroutes). Hiervoor werd in 2018 een convenant gesloten. Onderdeel van het convenant uit 2018 is dat er één keer per jaar een voortgangsrapportage wordt verzorgd die aan de bestuurders van de MRA wordt voorgelegd. De Vervoerregio coördineert deze opgave voor de MRA.
- De Randstedelijke Rekenkamer heeft een onderzoek uitgevoerd naar het fietsbeleid van de provincies Flevoland, Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht. Eén van de aanbevelingen is het opstellen van een jaarlijkse voortgangsrapportage op doorfietsroutes.

> *Deze rapportage is een product van drie samenwerkende overheden*

[1] Dit is de eerste gezamenlijke rapportage van de drie regionale overheden. Bij de volgende rapportage zullen de inliggende gemeenten actiever worden betrokken.

02

Regionale en nationale ontwikkelingen



02

Regionale en nationale ontwikkelingen

”

De fiets als volwaardig vervoermiddel naast ov en auto

Het Nationaal en het Regionaal Toekomstbeeld Fiets

De landelijke aanpak voor doorfietsroutes is vastgelegd in het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF, 2022). Dit is een product van het rijk en de veertien regio's, opgesteld door Tour de Force [1]. Het doel van het NTF is een 'schaalsprong fiets' in 2040 met zicht op blijvende financiering voor routes, parkeren en stimuleringsmaatregelen. In Nederland is nu ongeveer 20% van de doorfietsroutes gerealiseerd. De wens is om nog 264 routes aan te leggen met een totale lengte van 3500 kilometer, zoals te lezen in dit persbericht.
De Vervoerregio Amsterdam, de provincie Noord-Holland en de provincie Flevoland hebben vervolgens, samen met gemeenten en andere betrokken partijen, het Regionaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (RTF) opgesteld. Hierin is het regionale fietsnetwerk vastgelegd. Het RTF geeft een doorkijk naar de opgave tot 2040 en de financiering die nodig is om een schaalsprong fiets te maken. In de voortgangsrapportage nemen we het doorfietsroute-netwerk van het RTF als uitgangspunt. Dit netwerk wordt als basis gebruikt bij de uitwerkingen van de drie partijen voor het eigen vervoergebied. Een totaaloverzicht van het huidige netwerk is te zien op pagina 12.

[1] Tour de Force is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De doelstelling van Tour de Force is 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017. In de 2e etappe beogen ze een schaalspring fiets.

Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets

Het NTF kreeg een vervolg in 2023 in de vorm van de Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets (MAUF). Het doel van de MAUF is om bij te dragen aan de uitvoering van de schaalsprong fiets om de volle potentie van de fiets te kunnen benutten voor de nationale maatschappelijke opgaven (onder andere mobiliteitstransitie, woningbouw, klimaat, gezonde en veilige leefomgeving en inclusiviteit).
De twee beoogde resultaten van de MAUF richten zich op 'hoe werken we samen' en 'hoe werken we aan de inhoud'. Voor de samenwerking wordt twee keer per jaar een informele Landelijke Fietstafel op bestuurlijk niveau georganiseerd. Voor de inhoud is een Kijkwijzer opgesteld die bestaat uit drie elementen: een inventarisatie van de huidige fietsregelingen, een overzicht van mogelijke kansen voor onder andere bekostiging en het uitwerken van afweegkader als instrument voor de verdeling van de per 2024 beschikbare structurele rijksmiddelen (€ 6 miljoen per jaar) ten behoeve van een landelijk netwerk van doorfietsroutes. Het doel is het MAUF in 2024 in het BO MIRT vast te stellen.

Lobby richting het rijk

Door allerlei oorzaken zijn veel grote infrastructurele rijksprojecten (weg en openbaar vervoer) stil komen te liggen. Dit is o.a. het gevolg van de stikstofproblematiek en de verschuiving van budgetten van aanleg naar de beheer- en onderhoudsopgave. Dit heeft ervoor gezorgd dat men zich binnen de MRA wil concentreren op het beter benutten van bestaande infrastructuur,

het zoeken naar slimme koppelkansen bij bijvoorbeeld onderhoud van weginfrastructuur, het inzetten op gedragsverandering en projecten die raken aan het thema fiets.
Het NTF kent de ambitie om landelijk 14.300 km aan hoogwaardige fietsverbindingen aan te leggen. De kosten hiervoor worden geschat op 6,6 miljard euro voor de periode tot en met 2027 [2]. Momenteel lobbyen provincies en vervoerregio's richting het Rijk en Europa om de komende jaren extra financiering voor hoogwaardige fietsverbindingen te reserveren.

De Vervoerregio Amsterdam stelt het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes vast

In maart 2023 heeft de regioraad van de Vervoerregio Amsterdam het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes vastgesteld voor het eigen grondgebied. Door middel van een motie werd de ambitie uitgesproken om het netwerk aan doorfietsroutes zoveel mogelijk vóór 2035 op orde te hebben. Daarmee is de lat hoger gelegd dan de ambitie uit het RTF die 2040 als doelstelling heeft. In het uitvoeringsprogramma is het netwerk van het RTF als basis genomen, maar hier zijn in samenwerking met de partners heldere keuzes gemaakt om tot een afbakening

2 Deze ambitieuze opgave komt voort uit een inventarisatie die is gemaakt in de landsdelige / regionale toekomstbeelden fiets, die hebben gediend als input voor het NTF.

Definitie en kwaliteitseisen van het MRA Doorfietsroute-netwerk

De MRA Doorfietsroutes vormen een netwerk van fietsroutes van hoge kwaliteit die steden, kernen en stadsdelen van tenminste 7.500 inwoners met elkaar verbinden. Fietsers kunnen gemakkelijk werklocaties, voorzieningen en scholen bereiken. De routes bieden een andere keuze voor autoritten op de korte afstand en zijn ook geschikt voor recreatieve doelen. Aan MRA Doorfietsroutes stellen wij strenge eisen. Op het gebied van veiligheid werken we daarbij risico-gestuurd. Maatwerk is vaak nodig.

- Vier meter breed overrijdbaar fietspad bij twee richtingen, twee meter bij éénrichting
- Rood asfalt (verharding vlak, stroef, heel en schoon)
- Fiets heeft zo veel mogelijk voorrang
- (Sociaal) veilig door goede verlichting
- Niet onderbroken waar mogelijk
- Geen hindernissen (bijvoorbeeld paaltjes), ook niet in de berm
- Goed zichtbare lijnen op het fietspad
- Schuine rand of stoepband
- Voldoet aan CROW-ontwerpeisen

van het netwerk te komen. Het netwerk, inclusief fietstellingen, is terug te vinden via het dashboard van de Vervoerregio.

Uit de voortgangsrapportage blijkt dat in het eerste jaar van het uitvoeringsprogramma en in het lopende jaar 2024 nieuwe initiatieven zijn of worden gestart. Mooie voorbeelden zijn de studie F205 Geniedijkroute Haarlem – Hoofddorp en planstudie Edam – Volendam. Daarnaast zijn meer projecten in de versnelling gegaan dan in de vertraging. Voorbeelden van versnelling zijn de studie Doorfietsroute Corridor Amsterdam – Hoorn tussen Zaanstad en Hoorn en studie Noordelijke Duin- en Bollenstreek – Haarlemmermeer. In algemene zin kan worden geconstateerd dat programmatisch gezien de ambitie van de Vervoerregio om het doorfietsroutenetwerk zo veel mogelijk voor 2035 op orde te hebben haalbaar is.

De doorfietsrouteaanpak van de Provincie Noord-Holland

Vanuit een regiorol werkt de provincie Noord-Holland in samenwerking met de Noord-Hollandse gemeenten met de 'Doorfietsrouteaanpak' aan de realisatie van het doorfietsroutenetwerk in Noord-Holland. De realisatie van het netwerk is voor een groot deel afhankelijk van de medewerking van gemeenten. Ongeveer 2/3de van de doorfietsroutes loopt namelijk over gemeentelijke wegen of fietspaden. De provincie stimuleert deze realisatie door gezamenlijk de netwerken te analyseren en benodigde onderzoeken uit te voeren. Vervolgens maken

> *Het vergroten van het aandeel fietsverkeer vraagt veel inspanning*

provincie en gemeenten afspraken over prioriteiten en uitvoering. De provincie ondersteunt gemeenten hierbij via subsidieverlening.
De stappen die gezet zijn in deze aanpak, verschillen per regio. Het tempo is onder andere afhankelijk van bestuurlijk draagvlak in de regio en personele en financiële capaciteit van de samenwerkende gemeenten. Vanuit de rol als wegbeheerder investeert de provincie Noord-Holland ook in het verbreden of nieuw aanleggen van fietsinfrastructuur op het doorfietsroutenetwerk langs onze provinciale wegen. Dat wordt geprogrammeerd via het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI).

Nieuwe digitale fietsnetwerkenkaart provincie Noord-Holland

In 2023 heeft de provincie Noord-Holland gewerkt aan het verbeteren en verrijken van de geodata over de regionale fietsnetwerken in de gehele provincie Noord-Holland. Eerder waren deze fietsnetwerken vooral schematisch vastgelegd. Met de nieuwe, meer gedetailleerde, digitale fietsnetwerkenkaart van het regionale fietsnetwerk, die de netwerken uit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets koppelt aan fietspaden en wegvakken uit het Nationaal Wegenbestand, is een nieuwe digitale basis gelegd voor het op orde brengen van data en informatie over fietspaden en fietsnetwerken. Hiermee worden in uitvoerende projecten onduidelijkheden voorkomen, kan beter worden afgestemd met de verschillende partners over de ontwikkeling van het netwerk en kan er beter een relatie worden gelegd met andere databronnen.

Fietsbeleid in de provincie Flevoland

In het programma Mobiliteit en Ruimte 2022-2030 (PMR, 2022) heeft het thema fiets de volgende doelstelling: Het aandeel fietsverkeer vergroten door het versterken van het Regionale Fietsnetwerk Flevoland en het fietsgebruik te stimuleren.
Flevoland onderschrijft dat actieve mobiliteit, en daarmee de fiets, een essentieel onderdeel is van een optimaal functionerend duurzaam en verkeersveilig mobiliteitssysteem. De provincie zal zich dan ook samen met de gemeenten en het rijk inzetten om het aandeel fietsverkeer te vergroten.
Het vergroten van het aandeel fietsverkeer vraagt veel inspanning. De wegen, fietspaden en doorfietsroutes vragen om aanpassingen om de groei en verschillende typen fietsers te accommoderen. Het betreft naast eigen provinciale fietspaden de utilitaire fietsroutes die de woonkernen met elkaar verbinden en regionale recreatieve fietsroutes die ook onderdeel zijn van het Regionale Kernnet Fiets Flevoland. Het Kernnet Fiets vormt de ruggengraat van de (boven) lokale (recreatieve) fietspaden.

Om het aandeel fiets te vergroten zijn investeringen in de fietsinfrastructuur van vitaal belang. In het programma Mobiliteit en Ruimte is de opgave opgenomen om in de periode t/m 2030 een viertal hoogwaardige fietsroutes te realiseren:

- Almere – Lelystad (onderdeel van de MRA-fietsnetwerk, doorfietsroutes)
- Lelystad – Dronten – Kampen
- Urk – Emmeloord – Marknesse
- Almere – Zeewolde met aansluiting met Huizen/ Hilversum

Naast de aanleg van deze hoogwaardige fietsroutes kiest de provincie ook voor het oplossen van fietsknelpunten in de provincie. Het gaat daarbij onder andere om de aanleg van 'missing links' en het verhogen van de verkeersveiligheid van fietsoversteken. Van het totaal aantal op te lossen knelpunten zijn inmiddels 14 knelpunten opgelost, 12 fietsknelpunten in voorbereiding en 9 punten zijn nog in de planning t/m 2030. De provincie Flevoland kiest voor het spoor van stimulering van het fietsgebruik bij haar inwoners in samenspraak met gemeenten. Het gaat bijvoorbeeld om een gedragsbeïnvloedingsprogramma van onder andere werknemers bij bedrijven (onderdeel van de MRA Green Deal, onderdeel Fiets). Naast de aanleg van asfalt/ beton is het voorzieningenniveau voor de fietser van belang als onderdeel van de fietsstimulering. Denk aan pauzepunten waar de fietser even op adem kan komen of voorzieningen in de vorm groenvoorzieningen als bescherming tegen de wind.

Greendeal Fiets van de Metropoolregio Amsterdam

Green Deal Fiets wil de kans benutten om het fietsgebruik in de regio te stimuleren. En zo bijdragen aan minder CO_2-uitstoot, betere bereikbaarheid, meer gezonde inwoners en vitale werknemers in de regio. Met eind 2025 als horizon wordt er gewerkt aan vier thema's. Eén van de thema's raakt direct aan het netwerk van doorfietsroutes: een regionaal netwerk van innovatieve fietsservicepunten. Zo'n twintig bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen werken met de Metropoolregio Amsterdam samen in de Green Deal Fiets.

De doelstelling is om eind 2025 drie tot vijf fietsservicepunten langs doorfietsroutesin de Metropool Amsterdam te realiseren. Bij voorkeur regionaal gespreid en gevarieerd naar doelgroep (fietsforens, sportfietser, recreatiefietser etc.). Hier krijgen fietsers service onderweg; reparaties, schuilen voor een regenbuitje, een versnapering kopen of de accu laden. Daarom onderzoeken de regionale overheden samen met het bedrijfsleven welke locaties langs doorfietsroutes in de regio geschikt zijn voor een fietsservicepunt.
In de eerste helft van 2024 opent een eerste fietsservicepunt in Schiphol-Noord.
De lessen van deze pilot worden toegepast bij toekomstige fietsservicepunten.

> *Zo'n twintig bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen werken met de Metropoolregio Amsterdam samen in de Green Deal Fiets*

03

Belangrijkste ontwikkelingen in projecten in 2023



03

Belangrijkste ontwikkelingen in projecten in 2023

Ontwikkelingen in projecten

Dit hoofdstuk geeft de recente ontwikkelingen weer van de verschillende tracéonderdelen (secties) van het doorfietsroutenetwerk.

Voor elk deelgebied is een overzichtskaart aanwezig, waarna per deelgebied een korte toelichting volgt, waar dat nodig is.

De gebruikte legenda in de overzichtskaarten is als volgt:


secties waar een initiatief nodig is


(plan)studies, planuitwerkingen voor secties waar het tracé al bekend is


(plan)studies, planuitwerkingen voor secties waar het tracé nog moet worden bepaald


secties die in 2024 of 2025 in uitvoering zijn


secties van gerealiseerde projecten waar nog verbeteringen mogelijk zijn


secties van gerealiseerde projecten die voldoen aan de meest belangrijke kwaliteitseisen van doorfietsroutes: voldoende breedte, gesloten verharding en verlichting


secties waar – ten opzichte van de programmering – versneld een initiatief is genomen


secties waar extra (bestuurlijke) aandacht voor nodig is om het project verder te brengen


secties die te maken hebben met een barrière op de route zoals kruisingen met een vaarweg, spoorlijn, auto(snel)weg, dijk etc.

secties waarvan het tracé nog niet vast staat

Vervoerregio, Noord-Holland en Flevoland | Het totale doorfietsroute netwerk



Amsterdam Noord | overzicht

1 Sprong over 't IJ – Westbrug

2 Sprong over 't IJ – Oostbrug

3 ZaanIJ-Corridor (van Buiksloterweg tot Coentunnelcircuit) ✓

4 Veerpont Buiksloterweg – Kanaaldijk bij 't Schouw ✓

5 Meerzijdige ontsluiting station Noord op oost-west route 'Noord-Noord' !

6 Johan van Hasseltweg !

7 Zuiderzeeweg (van brug tot rotonde) ✓

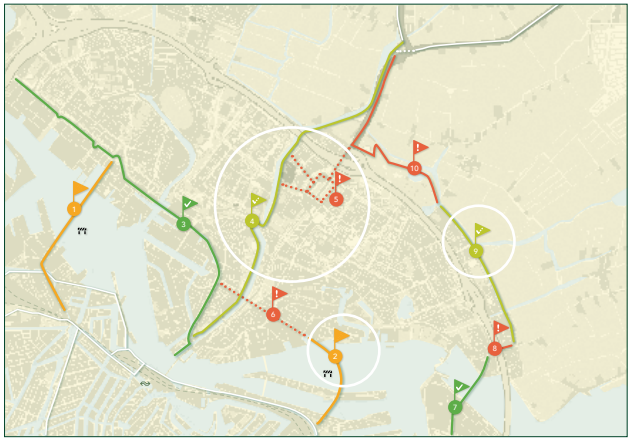
8 Liergouw (van de rotonde Zuiderzeeweg tot de Zwarte Gouw) !

9 Zwarte Gouw (van Liergouw tot Zunderdorpgouw) ✓

10 Buikslotermeerdijk en Slochterweg (van Zunderdorpgouw tot 't Schouw) !



Amsterdam Noord | toelichting





Vice-voorzitter Vervoerregio Marja Ruigrok bij opening Zwarte Gouw

Sprong over het IJ – Oostbrug (sectie 2)

De gemeente Amsterdam heeft bij de Voorjaarsnota 2023 een bedrag van € 100 miljoen gereserveerd voor de Oostbrug. De Vervoerregio heeft een bedrag van voorlopig € 75 miljoen gereserveerd.

Veerpont Buiksloterweg – Kanaaldijk bij 't Schouw (sectie 4) en meerzijdige ontsluiting station Noord (sectie 5)

Beide secties staan geprogrammeerd om in 2025 een initiatief hierop te nemen. Met gemeente Amsterdam wordt gesproken over de mogelijkheid dit initiatief een jaar te vervroegen en in 2024 na te gaan welke verbeteringen wanneer aan de orde zijn, afgestemd op de gemeentelijke planning en financiële mogelijkheden.

Zwarte Gouw (sectie 9) is afgerond

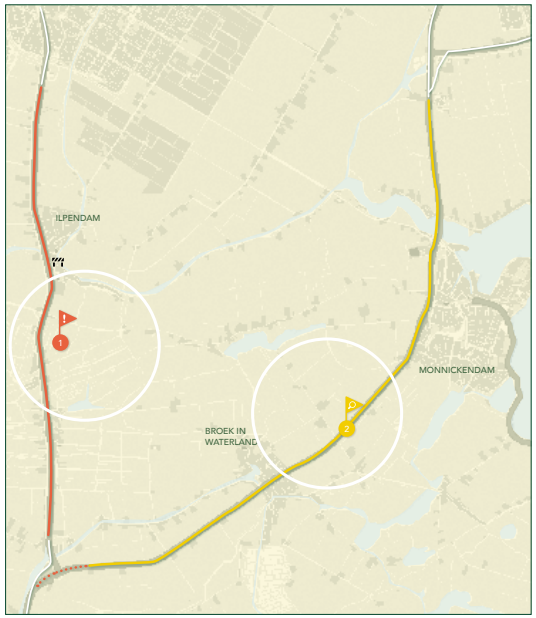
Dit project is een goed voorbeeld waarbij – aansluitend op het gemeentelijk onderhoudsplan – door extra investeringen en subsidie van de Vervoerregio hier een breed en comfortabel doorfietspad is gerealiseerd. Aandachtspunt daarbij is dat er geen verlichting is gerealiseerd. Dit was een technisch moeilijke en kostbare opgave.

Waterland Zuid | overzicht

1 Kanaaldijk (van 't Schouw tot Laan der Continenten) !

2 Fietspad langs de N247 (van 't Schouw in Amsterdam tot de Wagenweg in Waterland) ⌕





Kanaaldijk (sectie 1)

Studie naar een vaste oeververbinding bij Ilpendam heeft aangetoond dat een fietsbrug financieel haalbaar is. De kosten van beheer en onderhoud van een fietsbrug zijn lager dan een voortdurende exploitatie van een pontverbinding. De Vervoerregio gaat, in samenwerking met de provincie Noord-Holland en beide gemeenten, een initiatief starten. Voor het overige blijft een actie geprogrammeerd staan om in 2028 te kijken naar verbetermogelijkheden voor het gehele traject tussen 't Schouw en Laan der Continenten (Purmerend).

Fietspad langs de N247 (sectie 2)

De provincie Noord-Holland is trekker van het integrale en multimodale project Bereikbaarheid Waterland om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. Begin 2023 is een studie afgerond en zijn o.m. verschillende opties in beeld gebracht voor een mogelijke onderdoorgang in Broek van Waterland. Naar financiering van de voorkeursvariant wordt momenteel gezocht. Een doorfietsroute tussen Edam, Monnickendam en 't Schouw maakt deel uit van de plannen.

Purmerend – Edam/Volendam | overzicht

1 Oude Provincialeweg en Neckerstraat (tussen Monnikdijkweg en de Sluisbrug) ✓

2 Gedempte Singelgracht, Gedempte Where en Oostdijk en Hoornse Jaagweg (van de Sluisbrug tot de Grote Watering) ⌕ ▸▸

3 Kanaalweg (Van de Sluisbrug tot de Laan der Continenten) ✓

4 Nieuw te onderzoeken verbinding tussen Purmerend en Edam-Volendam !

5 Wagenweg en Achterdichting (van de afslag N517 tot de Kathammerzeedijk) ! ▸▸

6 Route tussen de Kathammerzeedijk en de Dijkgraaf Poschlaan ⌕

7 Route tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N247 ⚷

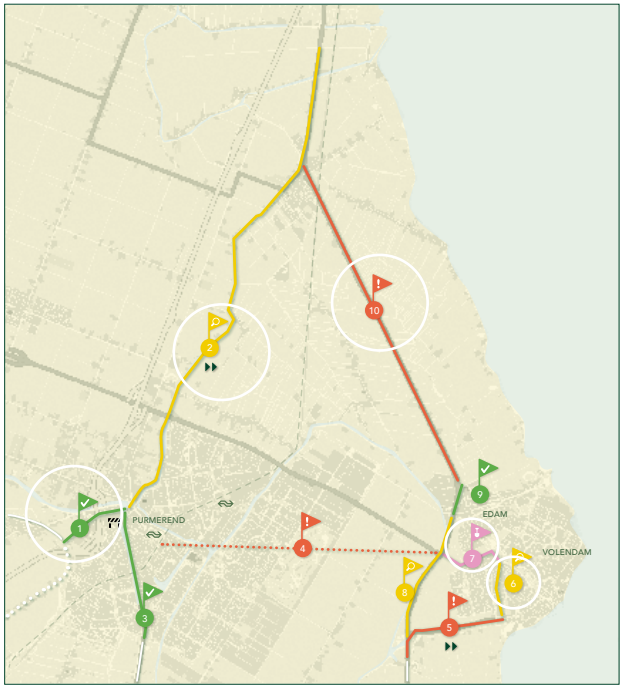
8 Monnickendammerjaagweg N247 (tussen de afslag Wagenweg en de Singelweg) ⌕

9 Monnickendammerjaagweg N247 (tussen Singelweg en de rotonde bij de Lokkemientjeweg) ✓

10 Oosthuizerweg en Zesstedenweg (van rotonde bij de Lokkemientjeweg tot de rotonde N247/N509 Oosthuizen) !



Purmerend – Edam/Volendam | toelichting



Corridor Amsterdam – Hoorn

Sectie 1 (Oude Provincialeweg en Neckerstraat), sectie 2 (Gedempte Singelgracht, Gedempte Where en Oostdijk van Sluisbrug tot Oosthuizen) en het noordelijk deel van sectie 10 (Hoornse Jaagweg) maken deel uit van de doorfietsroute van de Corridor Amsterdam – Hoorn. In 2023 is het initiatief genomen door de Vervoerregio om met de provincie N-Holland en de betrokken gemeenten samen te werken om de doorfietsroute versneld uit te gaan voeren. Daartoe is als eerste stap een studie gestart om te komen tot een voorkeurstracé tussen Zaanstad – Purmerend – Hoorn. Naar verwachting zullen er in juni 2024 besluiten worden genomen over de uitkomsten van de studie.

Route tussen Kathammerzeedijk en de Dijkgraaf Poschlaan (sectie 6)

De Vervoerregio en de gemeente Edam – Volendam hebben in 2023 het initiatief genomen om een planstudie te starten voor deze schakel in het netwerk van Edam – Volendam.

Route tussen Dijkgraaf Poschlaan en de N247 (sectie 7)

Het fietspad zal gelijktijdig in gebruik worden genomen met de nieuwe aansluiting op de N247 in de zomer van 2024.

Zaanstad/Wormerland | overzicht

1 HOV ZaanIJ-corridor fiets ✓

2 Provincialeweg N203 (van Hempont tot Aris van Broekweg) ✓

3a Westzanerdijk en Aris van Broekweg (tussen de Albert Heijnweg en de Ringweg) ✓

3b Westzanerdijk (tussen de Ringweg en de pont naar Spaarndam) ⌕

4 Provincialeweg N203 (tussen Albert Heijnweg en Guisweg) !

5 Provincialeweg N203 (tussen Guisweg en Wandelweg) !

6 Provincialeweg N203 (tussen Wandelweg en Station Wormerveer) !

7 Provincialeweg N203 (tussen Station Wormerveer en Busch en Dam) !

8 Route Zaanstad – Beverwijk !

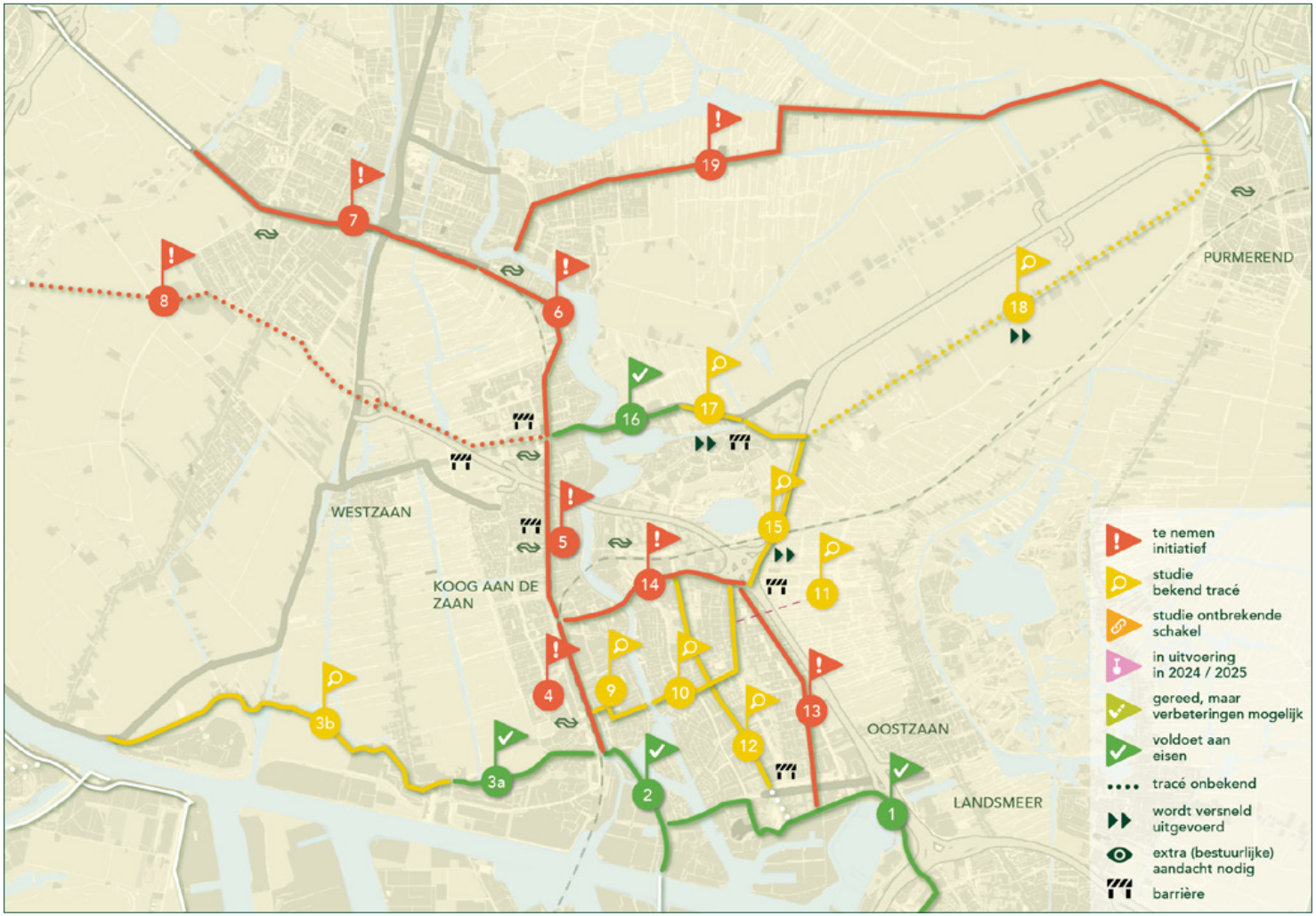
9 Vinkenstraat (van station Zaandam tot Peperstraat) ⌕

10 Peperstraat, via H. Gerhardstraat, Vermiljoenweg (van de Vinkenstraat tot De Weer) ⌕

11 De Weer (tussen Vermiljoenstraat – Hoogaarslaan) ⌕

12 De Martin Luther Kingweg (tussen de Noorder IJ en Zeedijk en de Hoogaarslaan) ⌕

13 Straten Poelenburg en Watering !



14 Oost-west verbinding (via Dik Trompad, Vincent van Goghweg, Heijermanstraat, Albert Huismanpad, Hoogaarslaan en Javazee) !

15 Javazee en Wormerpad (tussen de A8 en de Zuiderweg) ⌕ ⏩

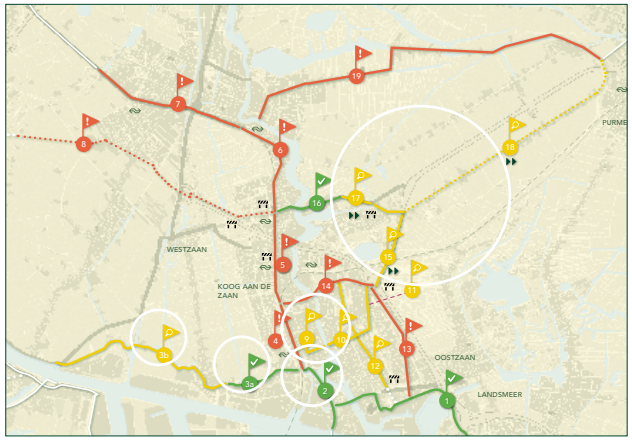
16 Guisweg en Leeghwaterweg (vanaf nieuwe fietstunnel bij Guisweg tot Zaanse Schans) ✓

17 Leeghwaterweg (van Zaanse Schans tot Westerdijk/ Zuiderweg) ⌕ ⏩

18 Zuiderweg (tracé onbekend) ⌕ ⏩

19 Route Wormerveer – Jisp – Neck (via o.a Dorpsstraat, Oosteinde, Jisperdijk) !

Zaanstad/Wormerland | toelichting





Westzanerdijk

Provincialeweg N203 – Hempont tot Aris van Broekhuizenweg (sectie 2)

Het fietspad op het Pontplein wordt in 2024 verbreed waarna deze sectie volledig voldoet aan de kwaliteitseisen.

Westzanerdijk (secties 3a en 3b)

De Westzanerdijk (sectie 3a) is ingericht als fietsstraat (30km/u-gebied). Het laatste deel van deze sectie bij de Aris van Broekweg moet nog worden verbeterd.

Voor sectie 3b geldt dat er nu een grote verscheidenheid aan weginrichtingen is, waardoor de route niet als één geheel aanvoelt. De studie moet uitwijzen of daar verbeteringen, ook in de verkeersveiligheid, kunnen worden aangebracht.

Vinkenstraat (sectie 9) en Peperstraat (sectie 10)

De Vinkenstraat wordt tot fietsstraat ontwikkeld. De Peperstraat tot een 30km/u-gebiedsontsluitingsweg met fietsstroken van 2,5 meter. Ook wordt bekeken of de doorfietsroute via de Panneroodstraat zal lopen in plaats van via de Vermiljoenweg.

Sectie 15 (Javazee en Wormerpad), sectie 17 (Leeghwaterweg) en sectie 18 (Zuiderweg)

Deze secties maken deel uit van de doorfietsroute Corridor Amsterdam – Hoorn, waar Vervoerregio samen met de provincie N-Holland en betrokken gemeenten in 2023 een studie is gestart om te komen tot een voorkeurstracé. Voor het bepalen van het voorkeurstracé tussen Purmerend en Zaanstad worden meerdere routes en varianten onderzocht: de Zuiderweg is daarbij één van de opties. Meer alternatieven worden onderzocht. Naar verwachting zullen er in juni 2024 besluiten worden genomen over de uitkomsten van de studie.

Haarlem – Haarlemmermeer – Amsterdam | overzicht



1 Zijkanaal C Weg (tussen Spaarndam en de pont over het Noordzeekanaal) ✓

2 De Noordzeekanaalweg tussen Zijkanaal C Weg en de Westpoortweg ✓

3 Westpoortweg (van Noordzeekanaalweg tot Heining) ✓

4 Westpoortweg, Noordzeeweg en Basisweg (van Heining tot Radarweg) ✓

5 Oude Notweg, Batterijweg en Spaarndam-merweg (G200 tussen Liedeweg en Wethouder van Essenweg) !

6 Wethouder van Essenweg (tussen Haarlemmerstraatweg en de brug over Zijkanaal F) ⌕

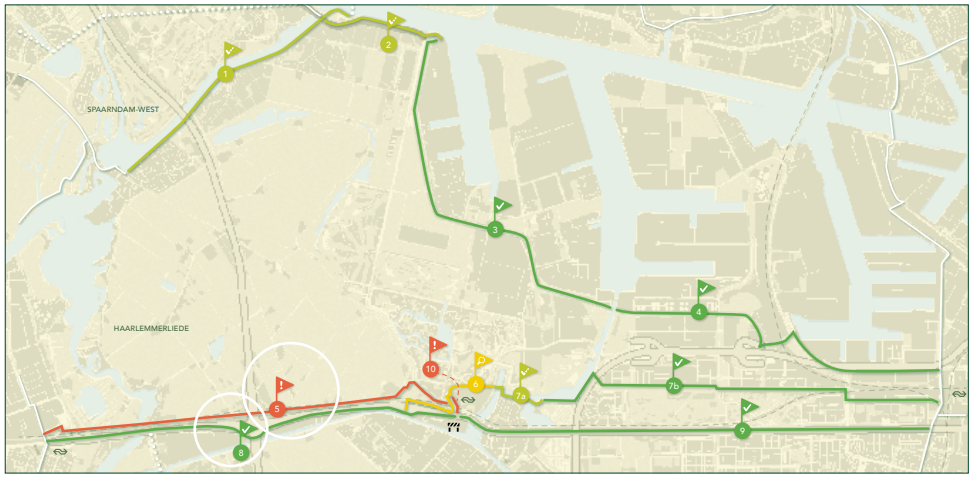
7a Dubbele Buurt (van brug over Zijkanaal F naar gemeentegrens met Amsterdam) ✓

7b Route Dubbele Buurt, Daveren en Theemsweg (van gemeentegrens met Haarlemmermeer tot Seineweg) ✓

8 Fietsroute langs de N200 (F200 van Zoete Inval tot Station Halfweg) ✓

9 Fietsroute langs de N200 (F200 van Station Halfweg tot Radarweg) ✓

10 Barrière spoor en N200 bij station Halfweg !





route F200

Oude Notweg, Batterijweg en Spaarndammerweg (sectie 5)

Bij het gerealiseerde onderhoudsplan Oude Notweg is de maximale wegbreedte benut voor verbeteringen. De kwaliteitseisen voor doorfietsroutes kunnen op dit traject niet worden behaald.

Fietsroute langs de N200: F200 van Zoete Inval tot Station Halfweg (sectie 8)

Met het realiseren van dit project in 2023 is de F200, de doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam via Halfweg, vrijwel geheel gerealiseerd! Het enige onderdeel dat nog moet gebeuren is het verbeteren van de kruising bij de Weerenbrug in Halfweg. Naar verwachting zal dit, na nader onderzoek, (her)ontwerp en overleg met belanghebbenden, in 2024 worden uitgevoerd.

Haarlem – Hoofddorp | overzicht

1a Ringvaartbrug bij Cruquius

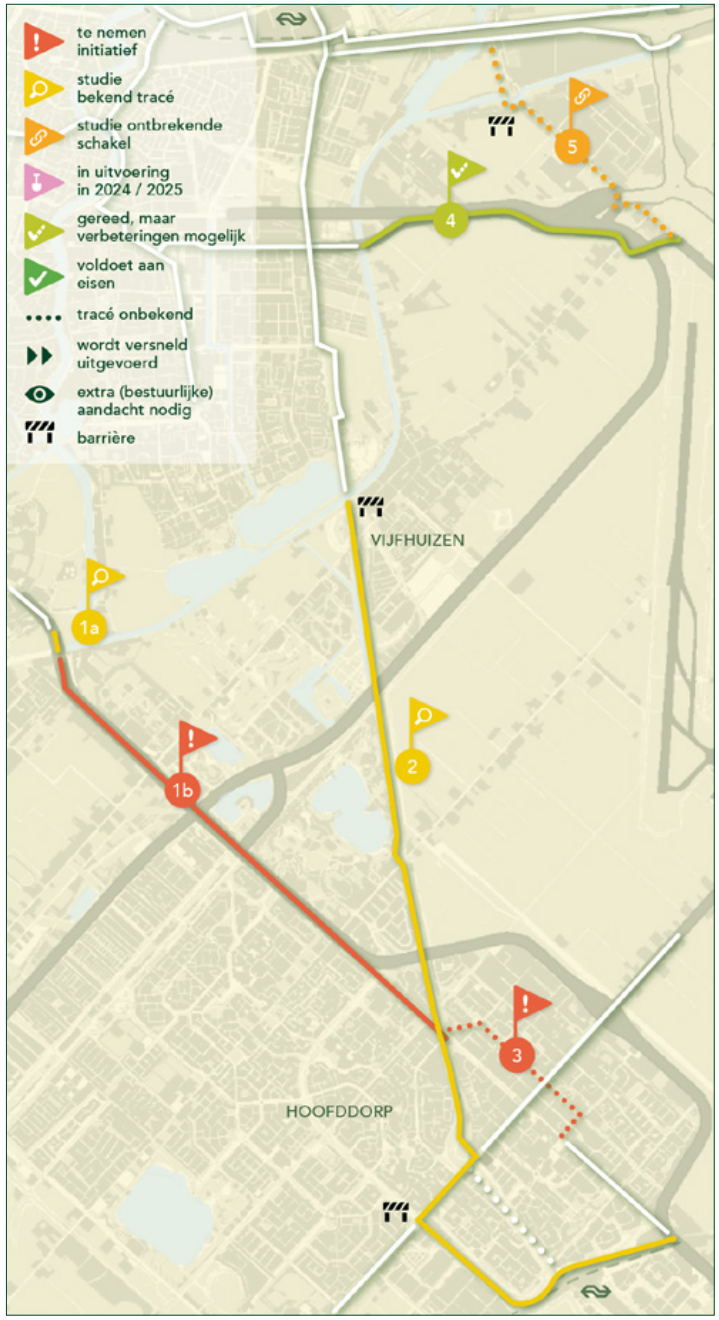
1b Kruisweg (tussen de ringvaart bij Cruquius en de Paxlaan in Hoofddorp) !

2 Geniedijk (van de ringvaart bij Vijfhuizen tot Station Hoofddorp)

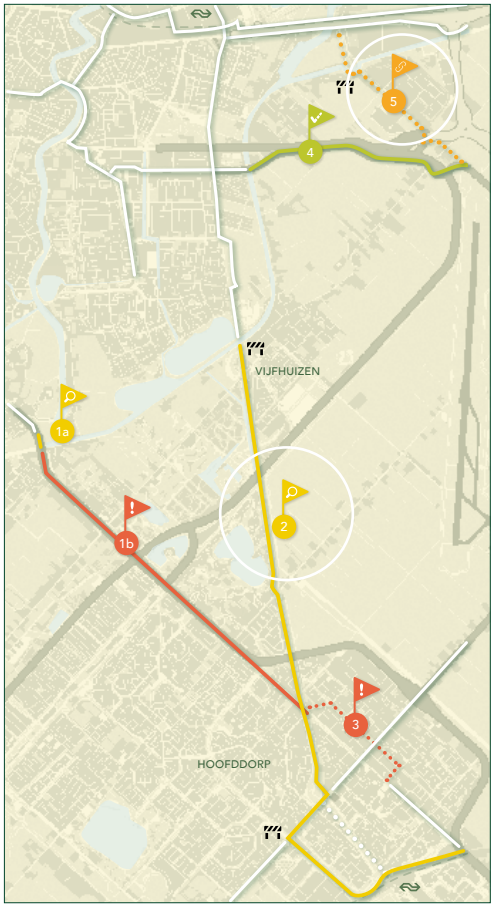
3 Burgemeester Pabstlaan (om het centrum heen) !

4 Schipholweg, N232 (van de ringvaart tot de rotonde bij de Spaarnwouderweg)

5 Rottewegje en Spaarnwouderweg (nieuwe verbinding tussen de N200 en de N232)



Haarlem – Hoofddorp | toelichting



F205 Geniedijk (sectie 2)

In 2023 is de voorbereiding gestart van een studie in samenwerking met de provincie Noord-Holland en de gemeenten Haarlem en Haarlemmermeer voor een doorfietsroute tussen Station Hoofddorp via Vijfhuizen verder naar Station Haarlem-Spaarnwoude en Velsen-Zuid. In begin 2024 zal de studie formeel van start gaan. De doorfietsroute verbindt verschillende gebieden met elkaar waar veel ruimtelijke ontwikkelingen zijn gepland, zoals Haarlem Oostpoort, Hoofddorp Centrum en Hoofddorp Station.

Rottewegje en Spaarnwouderweg (sectie 5)

De ontwikkeling van een nieuwe doorfietsroute tussen de N200 en de N232 lijkt op korte termijn niet kansrijk. In overleg met de gemeente Haarlemmermeer blijft deze route een potentiële doorfietsroute, maar wordt in de programmering naar achteren (na 2030) geschoven.

Hoofddorp/Haarlemmermeer – Amsterdam | overzicht



1 Hoofdweg (tussen Pad om de Noord en Schipholweg N232) !

2 Amsterdamse Baan (van Schipholweg tot de brug over de ringvaart)

3 Sloterweg en Burgemeester Amersfoordtlaan (van Schipholweg N232 tot Sloterbrug) !

4 Sloterweg (tussen Schipholweg N232 en de kruising Loevesteinse Randweg/ Zonnekruidweg) !

5a Schipholweg N232 (tussen de rotonde Spaarnwouderweg en de A9/ Amsterdamse Baan)

5b Schipholweg N232 (tussen de A9/ Amsterdamse Baan en Knooppunt A4/A9)

5c Schipholweg N232 (tussen Knooppunt A4/A9 en brug over de Ringvaart)

6 Schipholweg en Burgemeester A.Colijnweg (van brug over de Ringvaart – Dorpsstraat) ✓

7 Rijkerstreek (van Kruisweg tot het viaduct bij de Handelskade) !

8 Handelskade, Westelijke Randweg en Loevesteinse Randweg (van viaduct bij de Handelskade tot Koetsierstraat) !

9 Loevesteinse Randweg (van Koetsierstraat tot Schiphol Noord) ✓

10 Oeverlanden/Oude Haagseweg (van Schipholweg N232 tot de brug over de ringvaart)

11a Oeverlanden (van brug over de Ringvaart tot Nieuwe Meersluis)

11b IJsbaanpad (van Nieuwe Meersluis tot Amstelveensweg)

12 Nieuwe tunnelverbinding (van Kruisweg tot Schiphol Centrum, tracé onbekend) !

Hoofddorp/Haarlemmermeer – Amsterdam | toelichting





Loevesteinse Randweg

Sloterbrug (sectie 3)

Voor de Sloterbrug is een versoberd ontwerp opgesteld nadat een eerder ontwerp te duur was gebleken. In het nieuwe ontwerp wordt de brug opgeknapt en wordt de verkeerssituatie aan de Haarlemmermeerzijde aangepakt om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Loevesteinse Randweg (sectie 9)

In 2023 is door Schiphol een sterke verbetering gerealiseerd waarmee deze fietsroute volledig voldoet aan de doorfietskwaliteit. Met het realiseren van deze fietsroute is een belangrijke schakel gerealiseerd voor een kwalitatief goede fietsontsluiting van het Schipholterrein.

Oeverlanden/Oude Haagseweg (sectie 10)

Delen van dit traject zijn al in uitvoering genomen.

Haarlemmermeer Zuid | overzicht

1 Hoofdweg (tussen Nieuw Vennep en Hoofddorp, Weg om de Noord) !

2 Fietsroute van Nieuw-Vennep naar Lisserbroek (via o.a Componistenweg, Getsewoudweg en IJweg)

3 Venneperweg (tussen de ringvaart bij Beinsdorp en de Hoofdweg in Nieuwe Vennep) !

4 Behoefteonderzoek fietsverbinding Nieuw-Vennep – Burgerveen – Aalsmeer – Roelofarendsveen !

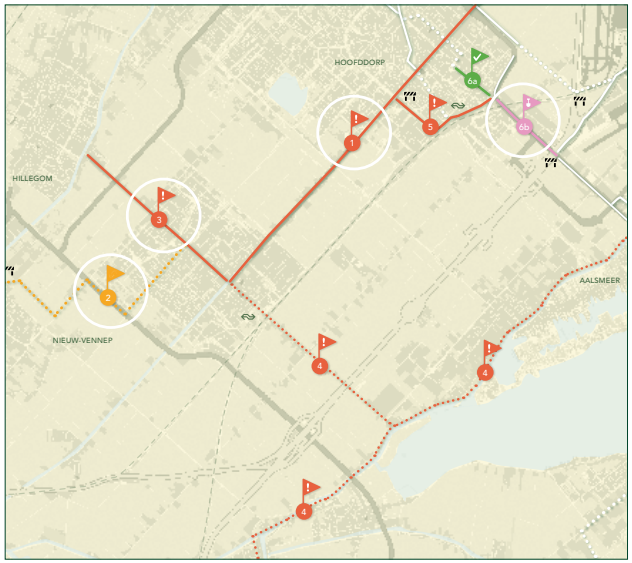
5 De Van Heuven Goedhartlaan (tussen de Hoofdweg en de Kruisweg) !

6a Kruisweg (van Nieuweweg tot Van Heuven Goedhartlaan) ✓

6b Kruisweg (van Van Heuven Goedhartlan tot Rijkerstreek)



Haarlemmermeer Zuid | toelichting



Hoofdweg tussen Nieuw-Vennep en Hoofddorp (sectie 1)

Een studie naar verbetering van deze fietsroute, die in het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes gepland staat in 2024, wordt in de planning van nieuwe initiatieven naar achteren geschoven.

Fietsroute van Nieuw-Vennep naar Lisserbroek (sectie 2) en Venneperweg tussen Nieuw-Vennep en Hillegom (sectie 3)

Deze fietsroutes maken deel uit van de fietsopgave ter verbetering van de multimodale bereikbaarheid van de Noordelijke Duin- en Bollenstreek – Haarlemmermeer. De betrokken partijen zijn de provincies Noord- en Zuid-Holland, de regio's Holland Rijnland en Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Haarlemmermeer, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen. Voor de verbetering van de fietsroutes in de Noordelijke Duin- en Bollenstreek (richting Haarlemmermeer) wordt vooralsnog rekening gehouden met een bijdrage van de provincie Zuid-Holland van € 10 miljoen. De samenwerking betekent dat ook de fietsverbindingen tussen Haarlemmermeer en Lisse en Hillegom in beeld gebracht moet worden. In 2024 zal hiertoe samen met de partners een plan van aanpak worden opgesteld.

Kruisweg – van Van Heuven Goedhartlaan tot Rijkerstreek (sectie 6b)

Deze doorfietsroute wordt momenteel uitgevoerd en zal in de zomer van 2024 in gebruik worden genomen. Naast de gemeente Haarlemmermeer en de Vervoerregio draagt ook het Rijk bij aan deze route vanwege de gemaakte woningbouwafspraken.

Aalsmeer – Amstelveen-Zuid – Uithoorn | overzicht

1 Kruisweg (van Rijkerstreek tot Fokkerweg) ⌕

2 HOVASZ (N196 tussen Fokkerweg en Poelweg) ✓

3 Koningin Maximalaan, N196 (van Poelweg tot Admiraal van Ghentlaan) ✓

4 Koningin Maximalaan, N196 (van Admiraal van Ghentlaan tot de Prinses Irenebrug) ⌕

5 Integraal verbetertraject tussen Aalsmeerderweg en Sportas (van Kruising met de N231 tot de Handweg) !

6 Aalsmeerderweg (tussen Wissel en de kruising met de N231) ✓

7 Wissel en Baanvak ⌕

8 Stommeerweg en Kudelstaartseweg (tussen Gerberastraat en Bachlaan) !

9 Kudelstaartseweg (tussen Bachlaan en Robend) !

10 Hoofdweg (tussen Vuurlijn en de provinciegrens met Zuid-Holland) !

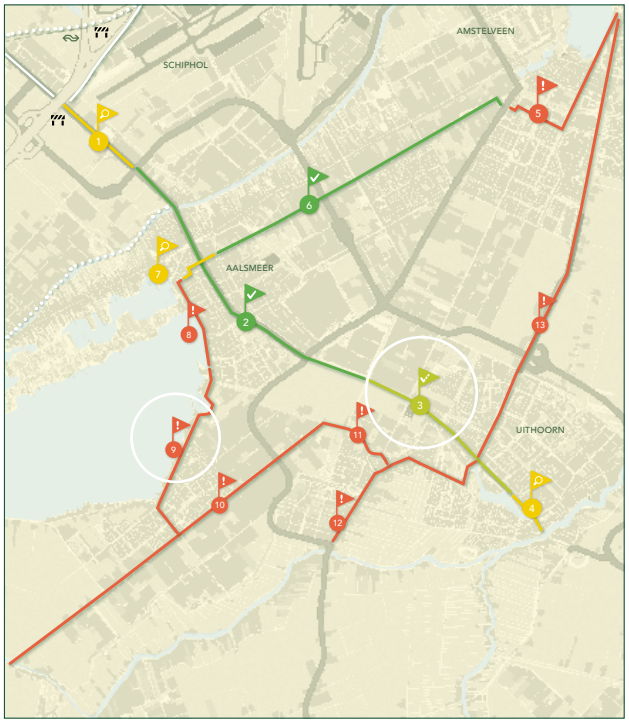
11 Route Vuurlijn, Stelling, Lunet, Linie, Traverse (van Hoofdweg tot Boterdijk) !

12 Drechtdijk, Boterdijk en Watsonweg (van de Amstel/Vrouwenakker tot de Koningin Maximalaan) !

13 Handweg, Bovenkerkerweg en Zijdelweg (van Koningin Maximalaan in Uithoorn tot Kazernepad in Amstelveen) !



Aalsmeer – Amstelveen-Zuid – Uithoorn | toelichting



Koningin Maximalaan (sectie 3)

In 2023 is de Koningin Maximalaan in Uithoorn heringericht. Naast de rijbaan loopt van oost naar west een fietspad in één richting. De plannen voor dit ontwerp dateren voordat de Koningin Maximalaan in 2023 werd aangewezen als doorfietsroute. Momenteel ontbreekt de ruimte om een veilig en voldoende breed tweerichtingenfietspad aan te leggen. Dit betekent overigens wel dat voorkomen moet worden dat fietsers tegen de rijrichting ingaan: dit is niet wenselijk, hinderlijk en gevaarlijk. De Vervoerregio heeft daartoe onlangs een advies gegeven aan de gemeente Uithoorn. Daarnaast moet voor de langere termijn gekeken worden naar doorfietsroutemogelijkheden in de west naar oost richting. De ventweg Zijdelveld, ten zuiden van de Koningin Maximalaan, biedt daartoe de beste mogelijkheden.

Kudelstaartseweg (sectie 9)

De studie die in 2024 geprogrammeerd stond is uitgesteld tot na realisering van de ophoging van de dijk door het waterschap. Vooralsnog worden de plannen voor de fietsroute doorgeschoven naar 2026.

Amstelveen – Ouderkerk | overzicht

1 Sportas (van IJsbaanpad tot Handweg Scope Amsterdam: van Skutjespad tot Hoornslootkanaal Scope Amstelveen: Hoornslootkanaal tot Noorddammerlaan)

2 Tweede noord-zuid route Amstelveen !

3 Mr. G Groen van Prinstererlaan en Oranjebaan (tot de brug bij Ouderkerk a/d Amstel) !

4 De Savornin Lohmanlaan !

5a Park Mr. A. Van Hallweg (tussen de Savornin Lohmanlaan en het Kazernepad) !

5b Toekomstige route over het dek van de A9 (tussen Kazernepad en Amsterdamseweg) !

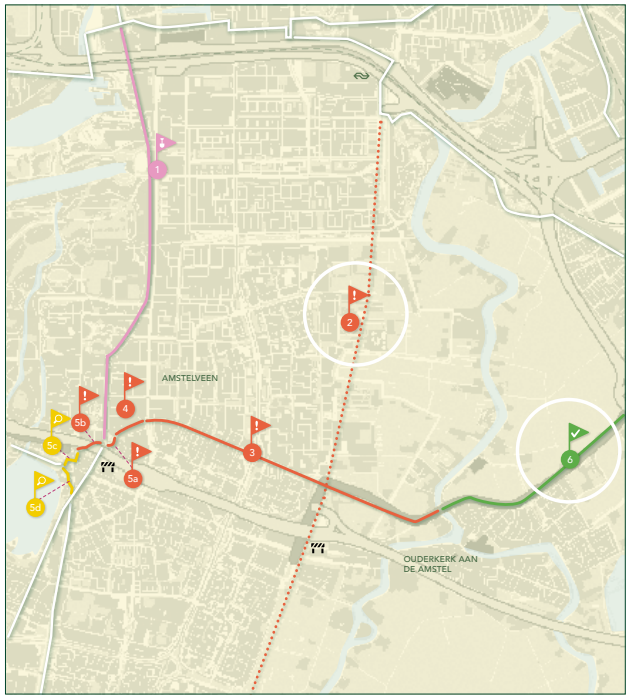
5c Burgemeester A. Colijnweg en Laan Nieuwer-Amstel (tussen Dorpsstraat en Doorweg)

5d Laan Nieuwer-Amstel (tussen Doorweg en Kazernepad)

6 Burgemeester Stramanweg (tussen de brug bij Ouderkerk a/d Amstel en de A2) ✓



Amstelveen – Ouderkerk | toelichting



Tweede noord-zuidroute Amstelveen (sectie 2)

In 2025 wordt, samen met de gemeenten Amstelveen en Amsterdam het tracé bepaald.

Brug bij Ouderkerk aan de Amstel (sectie 6)

De nieuwe brug voor auto's, bussen, fietsers en voetgangers is geopend! Voor fietsers voldoet de brug en aanliggende fietspaden volledig aan de kwaliteitseisen.



Brug bij Ouderkerk aan de Amstel

Amsterdam Zuidoost, Diemen en Weesp | overzicht

1 Reaalspolderweg (vanaf gemeentegrens Weesp tot Lange Muiderweg)

2 Lange Muiderweg

3 Centrum Weesp (brug Ossenmarkt – Lange Vechtbrug – Hoogstraat – Achteromstraatje – Binnenveer)

4 Buitenveer en Verlengde Buitenveer

5 Nieuwe aansluiting Verlengd Buitenveer op de Weesperbrug

6 Fietspaden langs de N236 en N523 in Weesp ✓ !

7 Route via Rozenoordbrug en Ouderkerkerdijk (van Beatrixpark tot Spaklerweg) !

8 Spaklerweg en Holterbergweg (van rotonde Amstelplein tot Hoogoorddreef) ✓

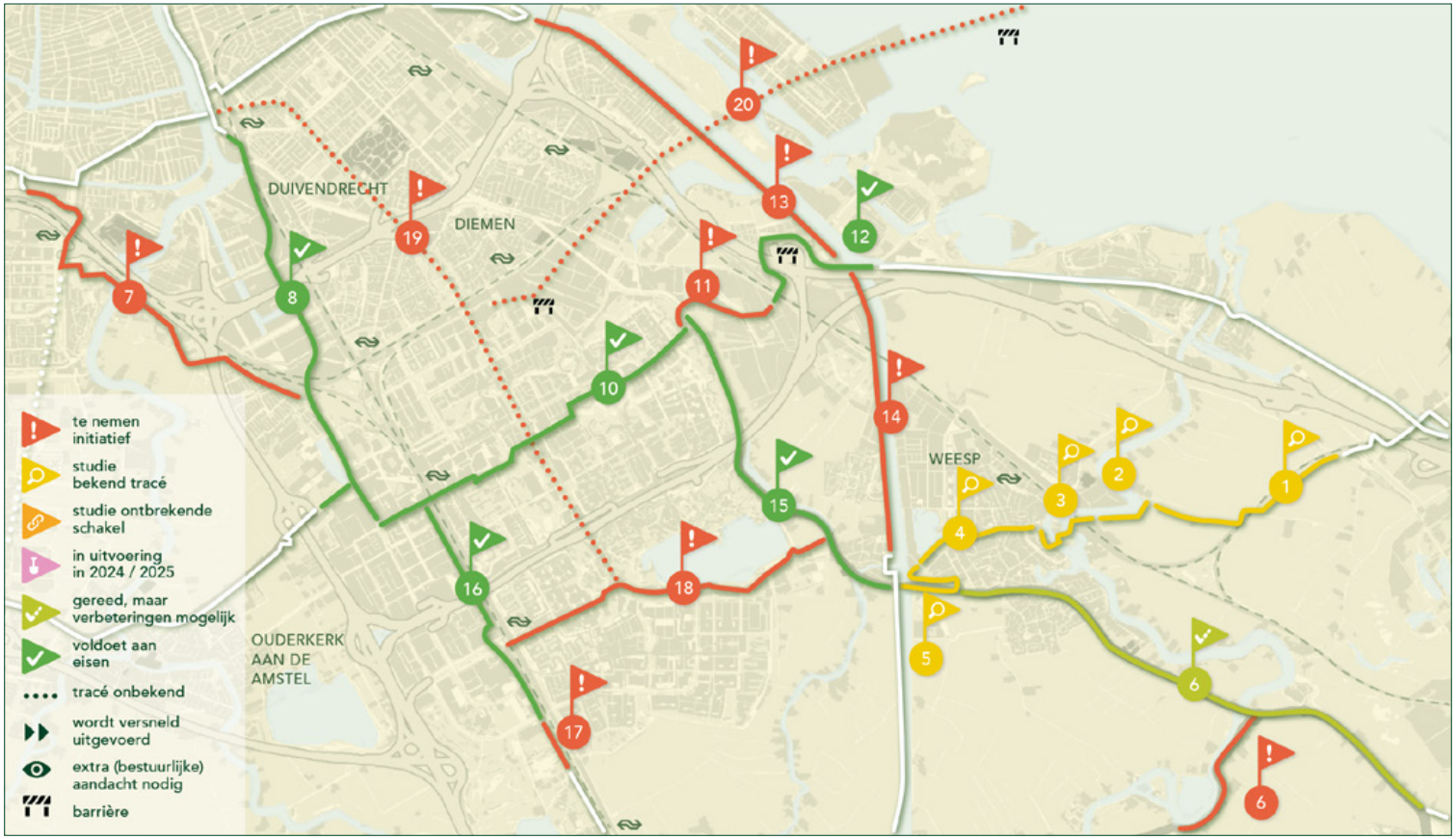
9 Burgemeester Stramanweg (van A2 tot Hoogoorddreef) ✓

10 Hoogoorddreef en Gulden Kruispad (van Holterbergweg tot Provincialeweg) ✓

11 Fietsroute Diemerbos (van Provincialeweg/ Stammerdijk tot Knooppunt Diemen) !

12 Diemerpolderweg (van knooppunt Diemen tot Muiderbrug A1) ✓

13 Route langs Amsterdam Rijnkanaal via Westelijke Merwedekanaaldijk en Kanaaldijk (van Waterkeringpad tot Diemerpolderweg bij Muiderbrug A1) !



14 Route langs Amsterdam Rijnkanaal (van Diemerpolderweg bij Muiderbrug A1 tot Kanaaldijk West in Driemond) !

15 Provinciale weg N236 (van Weesperbrug tot Gulden Kruispad) ✓

16 Fietsroute langs spoor Amsterdam – Utrecht (van Hoogoorddreef tot Tafelbergweg) ✓

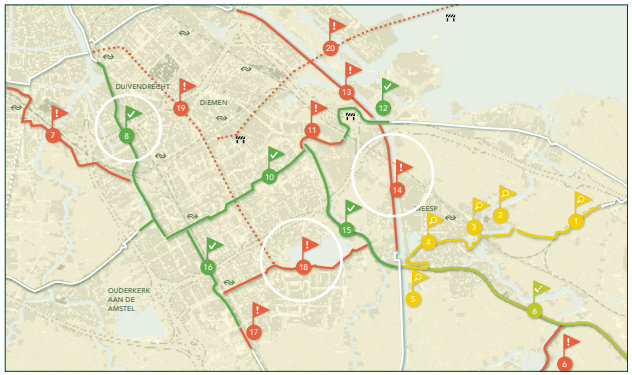
17 Fietsroute langs spoor Amsterdam – Utrecht (van Tafelbergweg – de provinciegrens bij Abcoude) !

18 Meibergpad en Driemondweg (van Amsterdam UMC/ Holendrecht tot provincialeweg N236 bij Gaasperdam) !

19 Doorfietsroute Gooiseweg !

20 IJmeerverbinding !

Amsterdam Zuidoost, Diemen en Weesp | toelichting





Spaklerweg

Spaklerweg (sectie 8)

In 2023 is het project Spaklerweg gerealiseerd waardoor een ruim en comfortabele fietsroute is ontstaan tussen Amsterdam Centrum en Zuidoost.

Driemondweg (sectie 18)

Binnenkort start de gemeente Amsterdam in samenwerking met de Vervoerregio de planvorming voor verbetering van de fietsroute ten zuiden van de Gaasperplas naar de provinciale weg N236.

Amsterdam Rijnkanaal (sectie 14)

Deels wordt hier in 2024 verlichting aangebracht.

Amsterdam Centrum | overzicht

1 Spaarndammerdijk en Tasmanstraat ✓

2 Van Diemenstraat en Barentzplein ⌕

3 Westerdoksdijk ✓

4 Route Westerpark (van ingang oostzijde tot de vijver aan de noordkant Westerpark) ✓

5 Haarlemmer Houttuinen (van ingang oostzijde Westerpark tot Westerdokskade) !

6 Haarlemmer Houttuinen, Droogbak, Prins Hendrikkade, Stationsplein en Cuyperspassage (van Westerdokskade – De Ruijterkade) ✓

7 Westerdokskade, De Ruijterkade en Piet Heinkade (van Haarlemmer Houttuinen tot Fred Petterbaan) ✓

8 Panamalaan !

9 Binnenring Amsterdam van Borneolaan – Westerpark ✓ ⌕

10a Weesperzijde noord van Stadhouderkade – Gijsbrecht van Aemstelstraat ⌕

10b Weesperzijde midden en zuid (Gijsbrecht van Aemstelstraat – Rotonde Amstelplein) ✓

11 Zeeburgerdijk (van Sarphatistraat tot Zuiderzeeweg) !

12 Zuiderzeeweg (van Zeeburgerdijk tot Schellingwouderbrug) ✓



13 De Westelijke Merwedekanaaldijk (van Zuiderzeeweg tot Oosterringdijk) ✓

14 Ringdijk (van Weesperzijde tot Nobelweg) ✓

15 Ringdijk (van Nobelweg tot Middenweg) !

16 Linnaeuskade (van Middenweg tot Polderweg) ✓

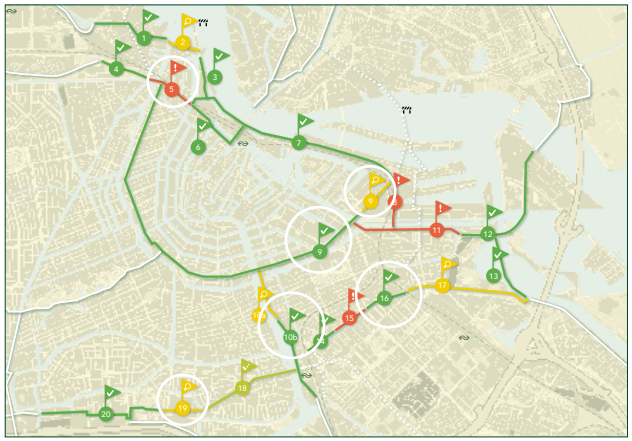
17 Linnaeuskade en de Ooster Ringdijk (van Polderweg tot Waterkeringpad) ⌕

18 Vrijheidslaan en Rooseveltlaan (van Berlagebrug t/m Europaplein) ✓

19 Europaplein – RAI – Beatrixpark ⌕

20 Route Beatrixpark tot Amstelveenseweg (via Beatrixpark, Strawinskylaan, Parnassusweg en Fred Roeskestraat) ✓

Amsterdam Centrum | toelichting





Linnaeuskade

Haarlemmer Houttuinen (sectie 5)

Deze studie is stopgezet. Dit betekent dat er in overleg met de gemeente Amsterdam het tracé van de doorfietsroute opnieuw bepaald moet worden.

Binnenring Amsterdam (sectie 9)

Met het realiseren van de fietsstraat op het Frederiksplein en Weteringschans nadert de Binnenring van Amsterdam zijn voltooiing. Een belangrijk deel van de binnenring dat nog moet worden gerealiseerd is de Czaar Peterstraat.

Weesperzijde midden en zuid (sectie 10b)

In 2023 werd de fietsstraat gerealiseerd in dit deel van de Weesperzijde. Het noordelijk deel (sectie 10a) moet nog verder worden uitgewerkt.

Linnaeuskade (sectie 16)

De Linnaeuskade is heringericht tot fietsstraat.

Europaplein – RAI – Beatrixpark (sectie 19)

Met gemeente Amsterdam wordt gesproken over wat er nodig is om op dit RAI-terrein tot een voor alle partijen goede oplossing te komen waarbij er ook ruimte is om deze doorsteek voor fietsers tussen Beatrixpark en Europaplein te verbeteren.

Amsterdam Nieuw-West | overzicht

1 Langsom en Plesmanlaan (van de Sloterbrug tot Christoffel Plantijnpad) !

2 Pieter Callandlaan en Schipluidenlaan (van Christoffel Plantijnpad tot Saskia van Uijlenburgkade) ✓

3 Route door het Vondelpark, inclusief oversteek Stadhouderskade ✓

4 Ookmeerweg (van de Ringvaart tot Meer en Vaart) !

5a Ookmeerweg en President Allendelaan (van Meer en Vaart tot Sloterparkbadlaan) ✓

5b Slotermeerlaan (van Sloterparkbadlaan tot rotonde bij de Burgemeester Roëllstraat) !

5c Rotonde bij de Burgemeester Roëllstraat richting Sloterdijk !

6a Christoffel Plantijnpad (van Oude Haagseweg tot de rotonde t.h.v. Jan Evertsenstraat) ✓

6b Burgemeester van de Pollstraat en Burgemeester Fockstraat (rotonde t.h.v. J. Evertsenstraat – N200) !

7 Radarweg (van Haarlemmerweg tot Westhavenweg) ✓

8 Westhavenweg (van Radarweg via kajuitpad tot Nieuwe Hemweg) ✓

9 Nieuwe Hemweg (van Hempont tot Spaarndammerdijk) ✓

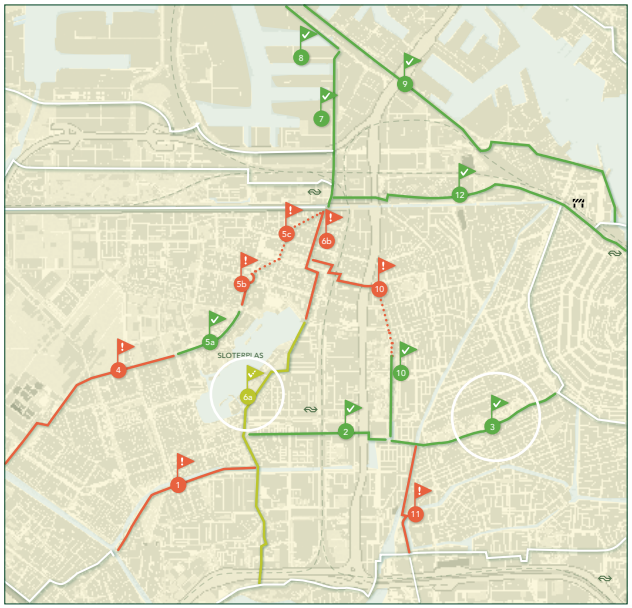
10 Route Rembrandtpark (van zuidingang Rembrandtpark tot Burgemeester Fockstraat) ✓ !

11 Schinkelkade (van IJsbaanpad tot Schinkelhavenstraat) !

12 Route Westerpark (van Radarweg tot oosteringang Westerpark) ✓



Amsterdam Nieuw-West | toelichting



Vondelpark (sectie 3)

De route door het Vondelpark voldoet. Aan de oversteeksituatie van de Stadhouderskade werkt de gemeente Amsterdam aan plannen.

Christoffel Plantijnpad (sectie 6a)

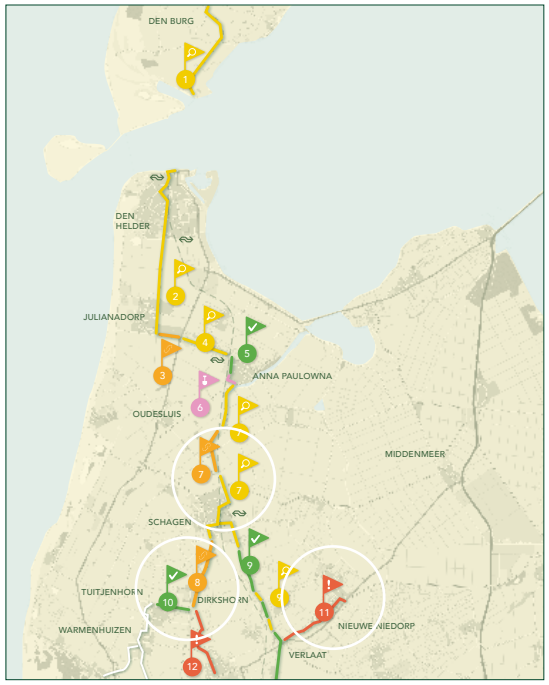
De route voldoet, met uitzondering van de kruising met de Sloterweg.

Kop van Noord-Holland | overzicht

1 Den Burg – Veerhaven Texel via Pontweg N501
2 Den Helder – Julianadorp via Nieuweweg
3 Ontbrekende schakel Nieuwehaven, Julianadorp
4 Julianadorp – Anna Paulowna via Molenvaart
5 Nieuweweg, Anna Paulowna ✓
6 Randweg, Anna Paulowna
7 Anna Paulowna – Schagen via Oudesluis
8 Schagen – Dirkshorn via N245
9 Schagen – Verlaat via N241 ✓ ✓ ✓
10 Dirkshorn – Warmenhuizen via Tuitjenhorn ✓
11 Nieuwe Niedorp – Verlaat via Dorpsstraat !
12 Dirkshorn – Oudkarspel via Ambachtsdijk !



Kop van Noord-Holland | toelichting



Algemeen

- De belangrijkste doorfietsroute in deze regio is een noord-zuid route die Den Burg, Den Helder, Anna Paulowna, Schagen en Warmenhuizen/Tuitjenhorn met Alkmaar en met Heerhugowaard en de Langedijker dorpen verbindt.
- Op dit moment werkt RHDHV deze doorfietsroute(s) uit tot definitieve ontwerpen, klaar voor uitvoering.
- Er is ook een route in beeld naar Nieuwe Niedorp en Winkel (sectie 11), maar die staat gepland voor na 2027.
- Diverse onderdelen van deze route liggen op provinciaal areaal: N501, N250, N245 en N241.

Prioritaire route coalitieakkoord NH: Schagen – Warmenhuizen (secties 8 en 10)

In deze route is de schakel langs de provinciale weg N245 tussen Schagen en Dirkshorn een essentieel onderdeel. Op dit moment ligt er nog geen fietspad langs dit deel van de provinciale weg. De provincie heeft deze schakel nu als studieproject opgenomen in het IMPI. De gemeente Schagen heeft al acties uitgezet om de resterende delen van deze route om te vormen tot een doorfietsroute, waarvan de realisatie van een fietsstraat tussen Warmenhuizen en Dirkshorn op dit moment in uitvoering is.

Bijzondere projecten, aandachtspunten en koppelkansen

Ontbrekende schakel Oudesluis (sectie 7)

Ook tussen Schagen en Oudesluis (op de verbinding naar Anna Paulowna) is een ontbrekende schakel. Er is een kans om een route te realiseren langs het spoor. Een belangrijk deel van de gronden is in eigendom van de Provincie Noord-Holland (de gronden worden op dit moment verpacht). Er is ook een deel van de grond in bezit bij het Hoogheemraadschap en ook met hen gaan we in gesprek. Uitwerking van deze schakel is onderdeel van de opdracht van RHDHV, en daar wordt samenwerking gezocht met ProRail en het HHNK.

Woningbouw

Inpassing doorfietsroute hangt op diverse plekken samen met woningbouw. Aan de zuidzijde van Schagen (Muggenburg-Zuid) en bij diverse projecten langs de route in Den Helder en Julianadorp. Dit geeft een kans om via de woningbouwbudgetten delen van de doorfietsroute gerealiseerd te krijgen.

Regio West-Friesland | overzicht

1 Hoorn – Medemblik via Nibbixwoud en Midwoud !

2 Hoorn – Wervershoof via Zwaagdijk-oost !

3 Hoogkarspel – WFO-terrein via Tolweg !

4 Hoorn – Enkhuizen via Zesstedenweg !

5 Hoorn – Enkhuizen NS-station via Drechterlandseweg N506 !

6 Provinciale weg, Hoorn

7 Hoorn – Wognum via Keern !

8 Hoorn – Wognum via Kromme Elleboogpad ✓

9 Hoorn - Wognum via Rijsdampad ⌕

10 Hoorn – Wognum via Hoornseweg !

11 Venneweg/Berkhouterweg, Hoorn (onderdeel van prioritaire route coalitieakkoord 2023)

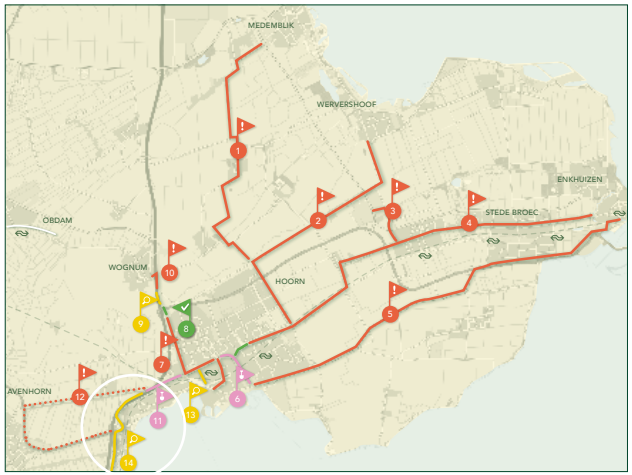
12 Hoorn – Avenhorn (nog geen tracékeuze) !

13 Koepoortslaan, Hoorn ⌕

14 Venneweg/Zesstedenweg, Koggenland (onderdeel van prioritaire route coalitieakkoord 2023) ⌕ ▸▸



Regio West-Friesland | toelichting







Gerealiseerd fietspad met gekoppelde betonplaten, Venneweg Hoorn

Algemeen

- In 2023 is in deze regio gestart met een regiobrede doorfietsrouteaanpak.
- Gemeenten hebben de afgelopen jaren alvast een aantal projecten op de doorfietsroutetracés op kwaliteit gebracht door werk-met-werk te maken.
- Op dit moment worden de kansrijke routes samen met de gemeenten verder uitgewerkt en geprioriteerd. De vervolgstap is te komen tot een ontwerpopdracht om de prioritaire routes in detail te laten uitwerken.

Prioritaire route coalitieakkoord: Hoorn-Zaanstad (secties 11 en 14)

Op deze route is in het kader van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn al in 2018 een doorfietsroutetracé vastgesteld. Hiervoor is ook geld gereserveerd. Een groot deel van de route ligt binnen het VRA-gebied en een belangrijk deel van deze route is bij de provincie in beheer en eigendom: de parallelweg en fietspad langs de N247 en een stuk van de N509 tussen Oosthuizen en Schardam, de Leeghwaterweg N515 tussen de Zaanse Schans en de Wijde Wormer. In samenwerking met de gemeenten en de VRA werkt de provincie aan plannen voor deze onderdelen en investeren we in verbreding en verkeersveiligheid van de fietspaden. De gemeente Hoorn heeft afgelopen jaar gewerkt aan een deel van deze route en de fietspaden langs de Venneweg en Berkhouterweg van een update voorzien. (zie foto's)

Bijzondere projecten, aandachtspunten en koppelkansen

Woningbouw

Vooral in de kern van Hoorn zijn flinke woningbouw-plannen. Deze richten zich qua bereikbaarheid op goede fietsvoorzieningen zodat veel (korte) ritten met de auto vermeden kunnen worden. De woningbouwplannen zijn kansen om via de woningbouwbudgetten delen van de doorfietsroute gerealiseerd te krijgen.

Fietsplannen gemeente Hoorn

De gemeente Hoorn is in voorbereiding op het vaststellen van een Actieplan fiets. Dit Actieplan sluit aan op de vastgestelde doorfietsroutes en zal de kapstok zijn waaraan de gemeente de komende jaren verbeteringen op het fietsnetwerk zal gaan voorbereiden.

Regio Alkmaar | overzicht

1 *Warmenhuizen – Alkmaar (via Geestmerambacht):*

1a Diepsmeerweg, Warmenhuizen

1b Nauertogt, Dijk en Waard ✓

2 Oudkarspel – Broek op Langedijk (via Westelijke Randweg) !

3 Heerhugowaard – Zuid Scharwoude (via bedrijventerrein Zandhorst)

4 *Heerhugowaard – Verlaat:*

4a Middenweg/Verlaat, de Noord ✓

4b Middenweg, tussen de Noord en Krusemanlaan

5 *Heerhugowaard – Obdam:*

5a Krusemanlaan, Heerhugowaard

5b De Braken/N194 ✓

6 Alkmaar – Akersloot – Uitgeest !

7 Castricum – Akersloot !

8 Limmen – Uitgeest (N203)

9 *Heiloo – Castricum – Heemskerk:*

9a Westerweg, Heiloo/ Limmen

9b Soomerweg/Dorpsstraat, Castricum

9c Beverwijkerstraatweg, Castricum !

10 Castricum – Uitgeest !

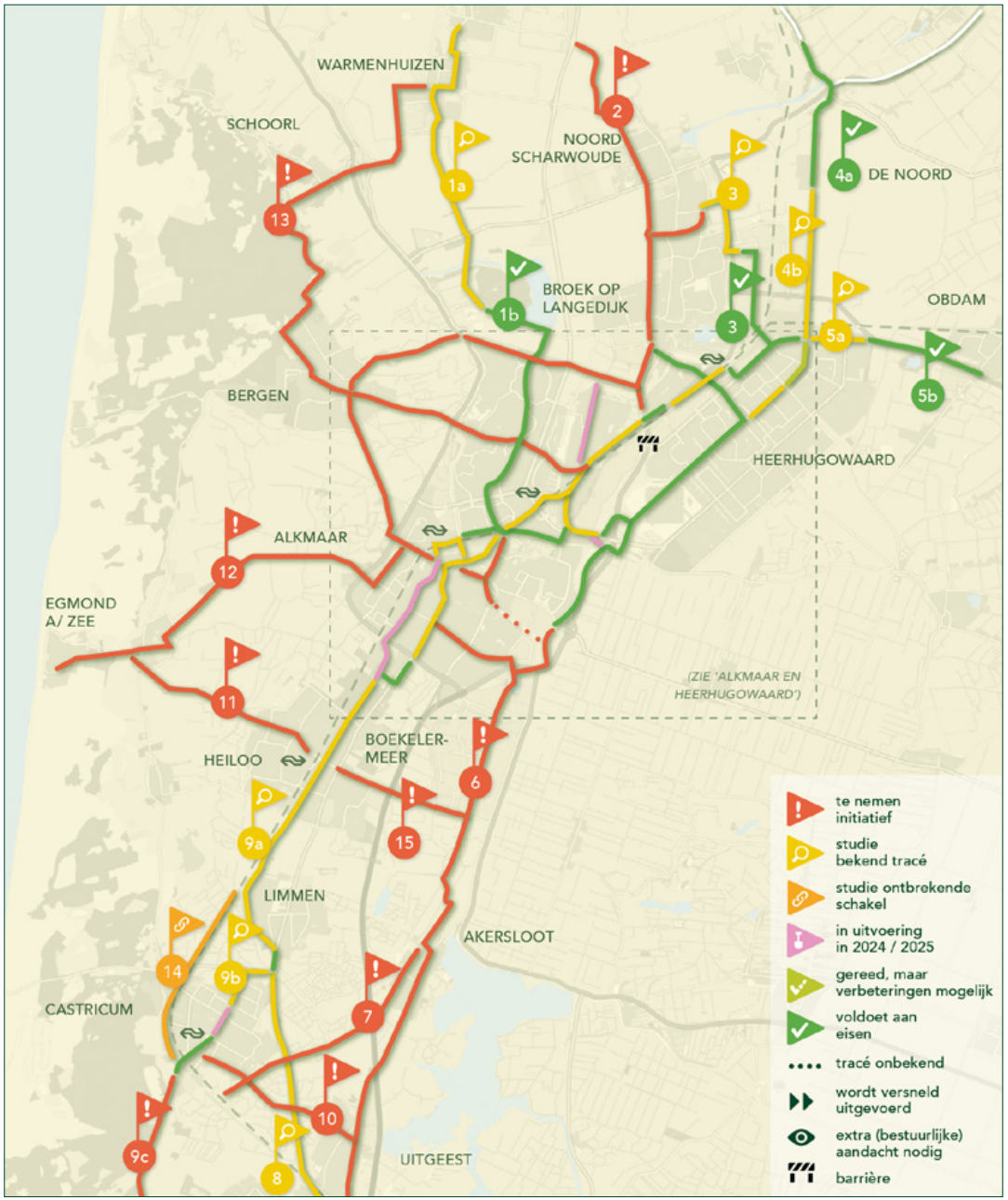
11 Heiloo – Egmond aan de Hoef (via Zeeweg) !

12 Alkmaar – Egmond aan Zee (via Hoeverweg/N512) !

13 Bergen – Schoorl – Warmenhuizen !

14 Limmen – Castricum

15 Heiloo – Akersloot' via Kanaalweg !



Alkmaar en Heerhugowaard | overzicht

1 *Heerhugowaard – Alkmaar – Heiloo (via Alkmaar NS):*

1a Westtangent/Station Heerhugowaard, Heerhugowaard ✓

1b Stationsplein/W.M. Dudokweg, Heerhugowaard ⌕

1c Ashok Bhalotrapad en -brug ✓

1d BOL bruggen ⌕

1e Achtergeest/Hertog Aalbrechtweg, Alkmaar ⌕

1f Zeswielen/Zijperstraat, Alkmaar ✓

1g Stationsweg, Alkmaar ⌕

1h Westerweg, Alkmaar/Heiloo ⧗

2 *Heerhugowaard – Alkmaar – Heiloo (via binnenstad Alkmaar):*

2a Middenweg Centrumwaard ✓

2b Middenweg tussen Centrumwaard en Middenwaard ⌕

2c Middenweg tussen Middenwaard en Stad van de Zon ✓

2d Park van Luna/Overtoom, Heerhugowaard ✓

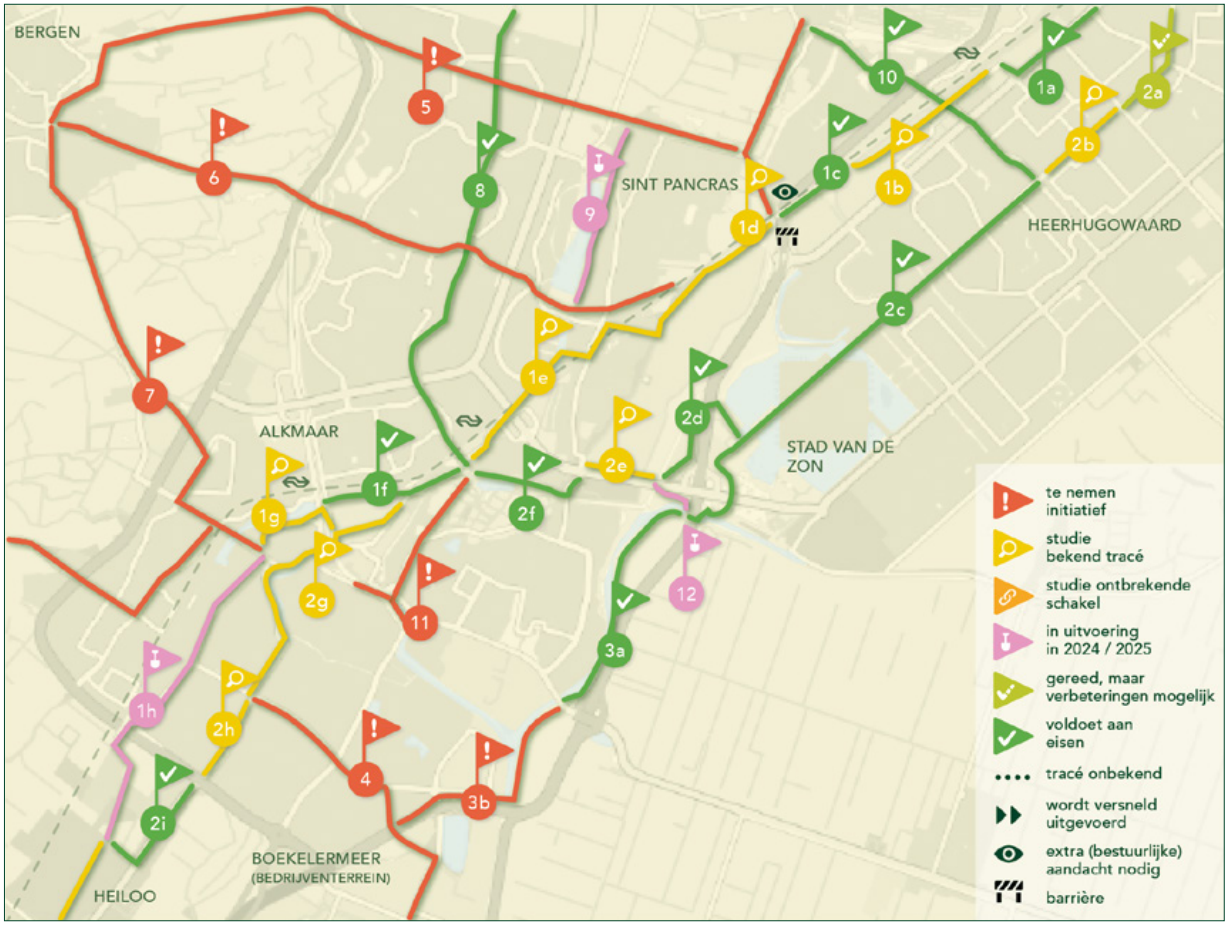
2e Nollenweg N508, Alkmaar ⌕

2f Hoornseweg, Alkmaar ✓

2g Koedijkerstraat, Geestersingel, Alkmaar ⌕

2h Harddraverslaan/Zanderslootpad, Alkmaar ⌕

2i Zanderslootpad, Heiloo ✓



3 *Heerhugowaard Stad van de Zon – bedrijventerrein Boekelermeer:*

3a Middenweg, Heerhugowaard en Slingerdijk, Alkmaar ✓

3b Westdijk/Leeghwaterbrug N242, Alkmaar !

4 Alkmaar – bedrijventerrein Boekelermeer !

5 Bergen – Heerhugowaard (via Rekervlotbrug en Daalmeerpad) !

6 Bergen – Heerhugowaard (via Koedijkervlotbrug en Sint Pancras) !

7 Bergen – Alkmaar (via Bergerweg N510) !

8 Molentochtpad, Alkmaar ✓

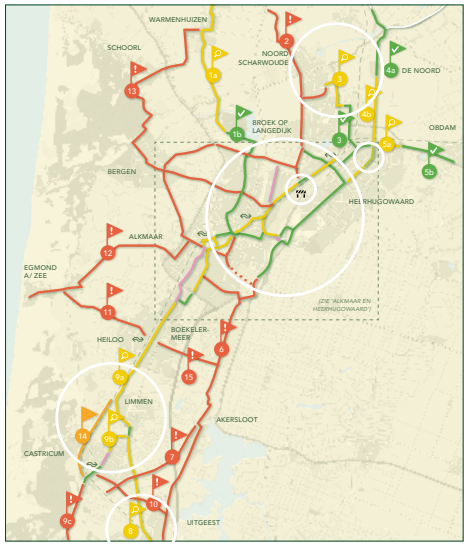
9 Gedempte Veert, Sint Pancras ⧗

10 Broekerweg/Zuidtangent, Heerhugowaard ✓

11 Frieseweg/Kanaaldijk, Alkmaar !

12 Huygendijk, Huygen fietsbrug ⧗

Regio Alkmaar | toelichting



Algemeen

- In 2020 hebben de regiogemeenten en de provincie gezamenlijk een intentieverklaring opgesteld om te komen tot realisatie van een netwerk van prioritaire doorfietsroutes.
- Daarna is onderzoek uitgevoerd door RHDHV (o.a. naar een aantal ontbrekende schakels) en in 2021/2022 is actief meegewerkt aan de ontwikkeling en vaststelling van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF). Over de precieze tracékeuzes spelen nog wat discussies in de regio.
- In het RTF zijn naast de prioritaire routes ook een aantal andere routes vastgelegd als doorfietsroute. Er zijn nog geen (concrete) acties om deze routes te voorzien van een uitvoeringsplanning. Een aantal projecten op deze routes zijn in het kader van werk-met-werk maken wel voor subsidie aan ons voorgelegd en gehonoreerd.
- Bij de prioritaire doorfietsroutes gaat het om de route van Heerhugowaard naar de IJmond met een aantal zijtakken. In het noorden splitst de route zich in een route naar Heerhugowaard Zuid en - Centrum(waard) en een route langs station Heerhugowaard en door richting Noord-Scharwoude. Aan de zuidzijde splitst het zich in een route naar Heemskerk en Beverwijk en een route richting Uitgeest en Zaanstad. In de stad Alkmaar zijn twee parallelle verbindingen, waarbij de één via het station loopt en de ander de binnenstad aandoet (kaart 1 secties 3, 8 en 9 en 14, kaart 2 secties 1, 2 en 10).
- Relatief kleine onderdelen van de geprioriteerde route zijn onderdeel van het provinciaal areaal. Het belangrijkste onderdeel is de fietsroute langs de N203 tussen Limmen en Uitgeest (kaart 1, sectie 8). Deze staat in de nabije toekomst op de planning voor groot onderhoud. De ambities ten aanzien van de doorfietsroute worden meegenomen in de studiefase. Andere onderdelen zijn het fietspad langs de N508 tussen Alkmaar (Oudorp) en Heerhugowaard.

Bijzondere projecten, aandachtspunten en koppelkansen

BOL-brug(gen) (kaart 2, sectie 1d)

Bij de spoorbruggen over Kanaal Alkmaar-Omval-Kolhorn en provinciale weg N242 komen allerlei uitdagingen samen: een oude spoorbrug, wensen voor de (te lage) spoorbrug over de N242, flinke omrijdafstanden voor fietsers en gebrekkige kwaliteit (en veiligheid) van de fietspassage over de brug over het kanaal. De provincie Noord-Holland is hierbij ook betrokken als vaarweg-beheerder van het Noordhollandsch Kanaal en het Kanaal Alkmaar-Omval-Kolhorn. Er loopt een studie naar het verbeteren van de fietsverbinding bij de Langebalk-brug(gen) over N242 en kanaal Omval-Kolhorn (kaart 1, sectie 3), vanuit de aanpak Fietsknelpunten 2016. Daarnaast werken we in samenwerking met alle partners aan een integraal plan waarin verbetering van de fietsroute(s) een belangrijk thema is.

Fietstunnel station Uitgeest (tussen kaart regio Alkmaar sectie 8 en kaart IJmond, sectie 5c)

Onder het station Uitgeest loopt de doorfietsroute door de stationstunnel. In het kader van stationsontwikkeling werkt ProRail samen met de gemeente aan vernieuwing van het station. De perrontoegangen via de tunnel worden verwijderd en vervangen door een bovengrondse passage. De tunnel wordt door ProRail opgeknapt en de wens is om de tunnel te verbeteren, de ruimte voor de fietser te vergroten en de (sociale) veiligheid in de tunnel te verbeteren. Voor dit project is in het addendum van de begroting 2023 een bedrag beschikbaar gesteld als bijdrage in dit project. Op dit moment werkt de provincie met de betrokken partijen aan een overeenkomst.

Woningbouw

In de regio Alkmaar worden veel woningen gepland en het aantakken van deze locaties op de doorfietsroutes is essentieel voor de bereikbaarheid van de regio. Het is daarnaast een kans om via de woningbouwbudgetten delen van de doorfietsroute gerealiseerd te krijgen.

Regio IJmond | overzicht

1 *IJmuiden – Amsterdam Westpoort:*

1a IJmuiden – pont Velsen – Velsen-Zuid !

1b Velsen-Zuid – passage Wijkertunnel ✓

1c Passage Wijkertunnel ⌕

1d Wijkertunnel – pont Buitenhuizen – Amsterdam Westpoort ✓

2a Pontweg, Velsen-Noord (zuidelijk) ✓

2b Pontweg, Velsen-Noord (noordelijk) ⌕

3 *Velsen-Noord – Heemskerk (centrum), 'Doorfietsroute IJmond West':*

3a Grote Hout- of Koningsweg/ Wenkebachstraat, Velsen-Noord ⌕

3b Westerhoutweg, Beverwijk ✓

3c Warande/ Wijk aan Duinerweg, Beverwijk ⌕

3d Van Heemskerckstraat, Heemskerk ✓

3e Jan van Kuikweg, Heemskerk ⌕

4 *Velsen- Noord – Heemskerk (via NS-stations): 'Doorfietsroute IJmond Oost':*

4a Velsertraverse, Velsen/ Beverwijk

4b Wijckermolen, Beverwijk !

4c Spoorsingel, Beverwijk ✓

4d Div. straten, Beverwijk en Heemskerk !

5 *Heemskerk – Uitgeest:*

5a Jan van Kuikweg, Heemskerk ✓

5b De Baandert/ Maerelaan, Heemskerk ⌕

5c Tolpad/ de Krijgsman (incl passage Station NS) Uitgeest ⌕

6 Heemskerk – Castricum (via Rijksstraatweg) !



Zuid-Kennemerland | overzicht deel 1

1 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 2*

2 *Pont Velsen – Haarlem West – Heemstede – Vogelenzang:*

2a Minister van Houtenlaan, Velsen-Zuid

2b Van den Vondellaan, Driehuis ✓

2c Hagelingerweg, Santpoort Noord !

2d Vlielantweg/pad, Santpoort Noord ✓

2e Ontbrekende schakel langs N208

2f Lodewijk van Deysellaan, Haarlem ✓

2g Westelijke Randweg, Haarlem ✓

2h Ontbrekende schakel, 's Gravesandeweg, Haarlem

2i Onderdoorgang N208 Leidsevaart ✓

2j Leidsevaartweg, Heemstede ✓

3 *Velsen-Zuid – Haarlem Noord:*

3a Spoorpad / 't Princenboschpad, Driehuis ✓

3b Santpoortse Dreef / Wijnoldy Danielsweg / Wüstelaan / Schoterkerkpad, Santpoort-Zuid !

4 *Pont Buitenhuizen – Haarlem:*

4a Pont Buitenhuizen – Spaarndam !

4b Spaarndam – Haarlem

4c Spaarndamseweg, Haarlem ✓

5 *Santpoort-Zuid – Haarlem Waarderpolder – Vijfhuizen:*

5a Vondelweg, Haarlem !

5b Waarderweg, Haarlem ✓

5c ev *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 2*

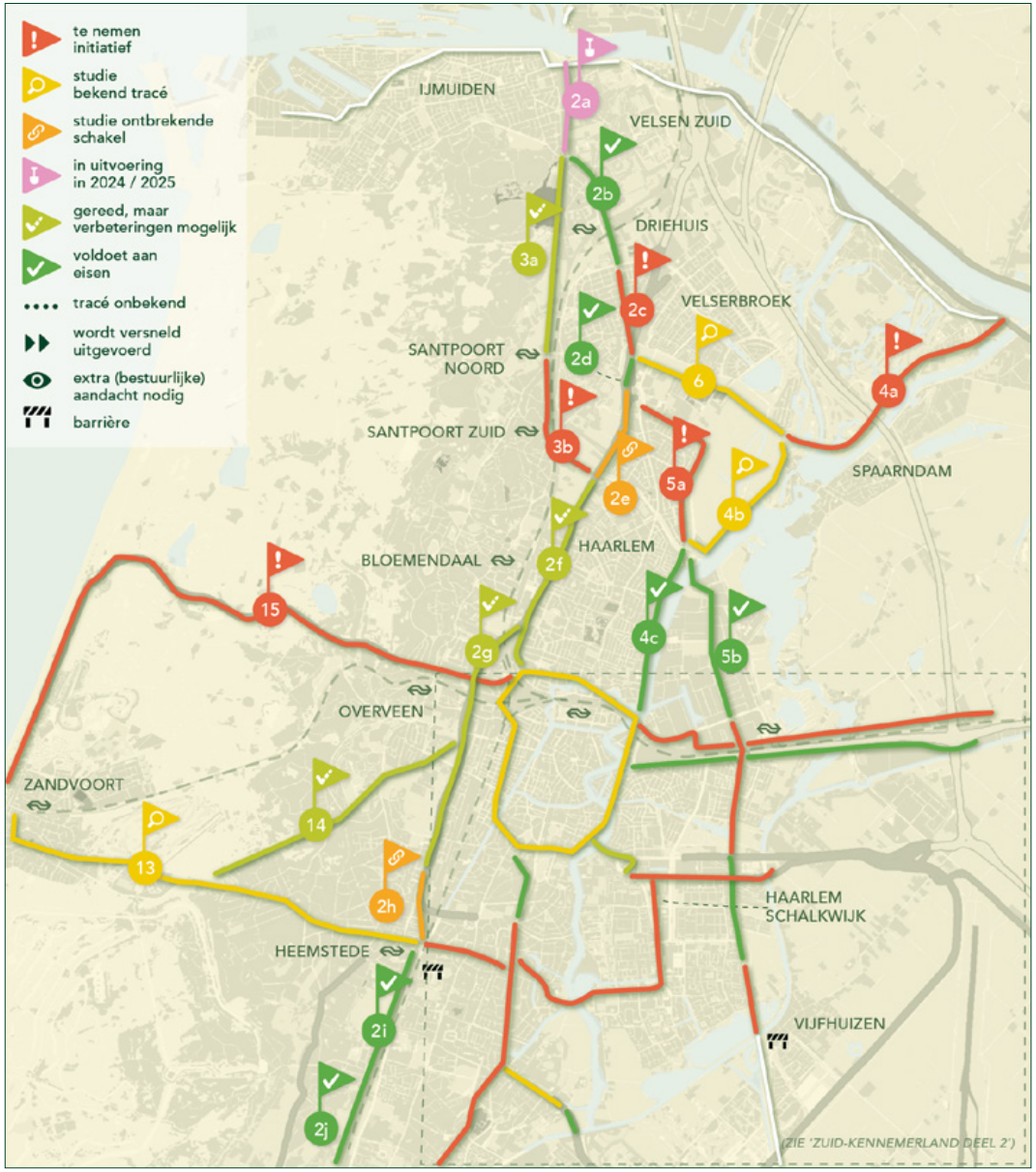
6 Slaperdijk Haarlem

7-12 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 2*

13 Heemstede – Zandvoort (via Oude trambaan)

14 Haarlem – Zandvoort (via Kraantje Lek) ✓

15 Haarlem – Bloemendaal aan Zee – Zandvoort (via Zeeweg/N200) !



Zuid-Kennemerland | overzicht deel 2

1 *Fietsring Haarlem*:

1a Kenaupark – Prinsenbrug

1b Prinsenbrug – Buitenrustbrug

1c Buitenrustbrug – Schouwburg

1d Schouwburg – Kenaupark

2 *Pont Velsen – Haarlem West – Heemstede – Vogelenzang:*

2-5b *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 1*

5c Fuikvaartweg, passage N200 en spoorlijn bij station Haarlem Spaarnwoude !

5d Krekelpad, Haarlem ✓

5e Slakkepad, Haarlem !

5f Barrière Ringvaart bij Vijfhuizen !

6 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 1*

7 *Haarlem – Halfweg: 'Groene route':*

7a Jan van Krimpenweg / Oudeweg, Haarlem !

7b Oude Notweg / Liedebrug, Haarlem/ Haarlemmermeer !

8 *Haarlem-Halfweg – Amsterdam: 'Route F200':*

8a Amsterdamsevaart, Haarlem ✓

8b Robertus Nurksweg Haarlem/ Haarlemmermeer ✓

9 *Haarlem – Boesingheliede (loopt door naar Badhoevedorp/Schiphol):*

9a Buitenrustbrug / Schipholweg / Europaweg, Haarlem ✓

9b Boerhaavelaan van Europaweg naar Krekelpad !

9c Boerhaavelaan/Schipholweg van Krekelpad naar brug over Ringvaart !

10 *Haarlem Schalkwijk – Heemstede:*

10a Europaweg, Haarlem / César Francklaan, Heemstede !

10b Lankhorstlaan/Zandvoortselaan, Heemstede !

11 *Haarlem – Heemstede – Bennebroek:*

11a Van Eedenstraat/Florapark/Dreef, Haarlem ✓

11b Heemsteedse Dreef, Heemstede !

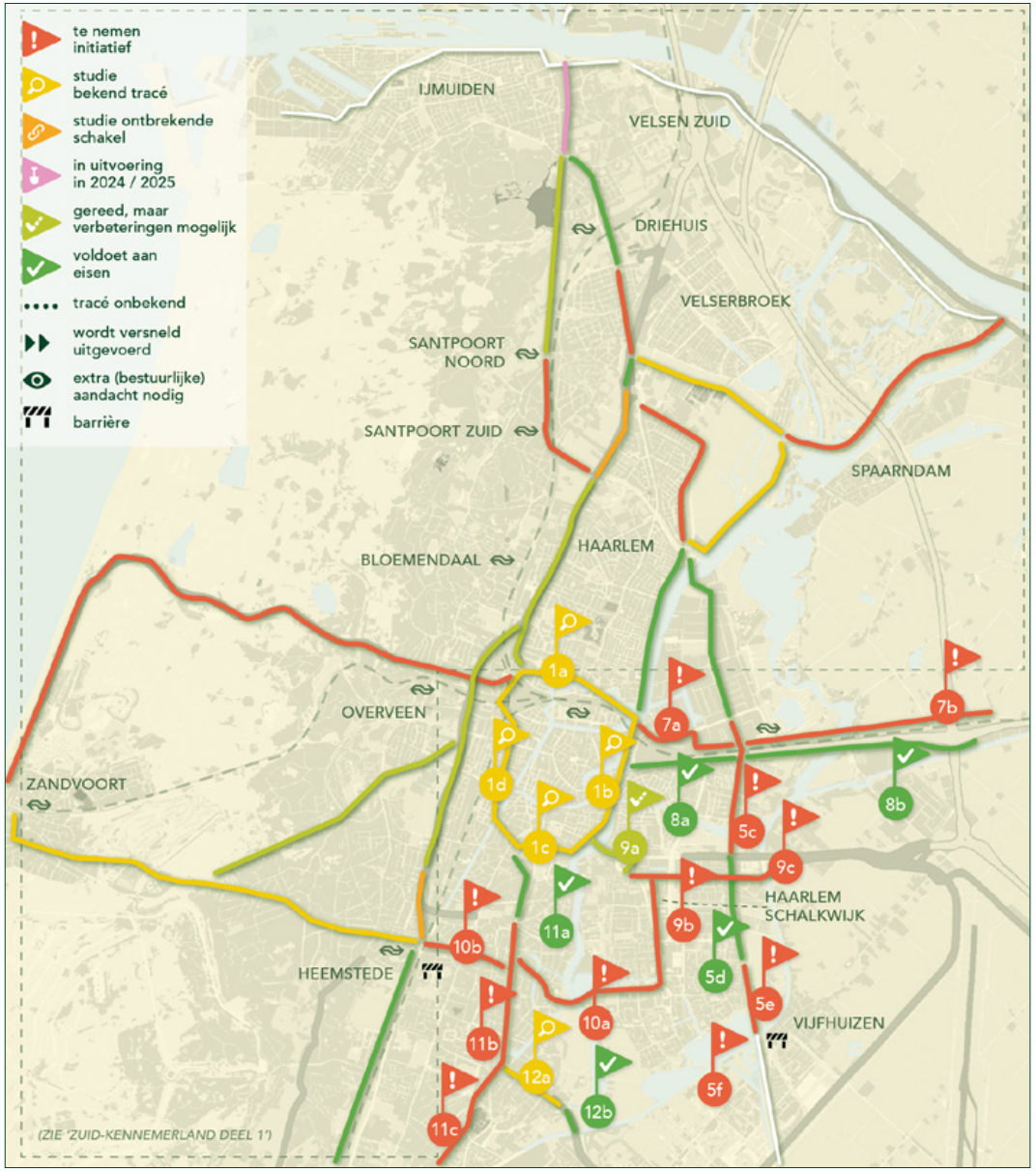
11c Glipper Dreef, Heemstede !

12 *Heemstede – Cruquius – Hoofddorp:*

12a Cruquiusweg, Heemstede

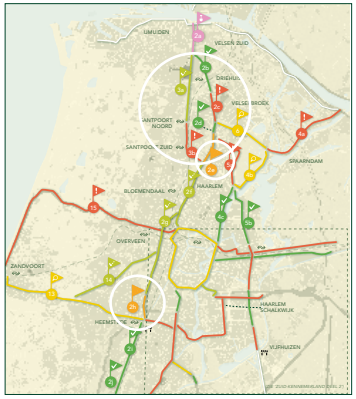
12b Cruquiusbrug N201, Heemstede/ Cruquius ✓

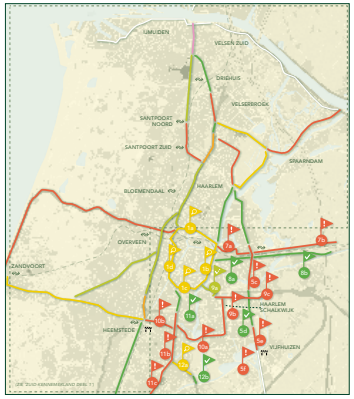
13-15 *zie kaart Zuid-Kennemerland deel 1*



Zuid-Kennemerland en IJmond | toelichting







Algemeen

- In 2018 hebben provincie en gemeenten de intentieverklaring 'Metropolitane fietsroutes' ondertekend. En deze doorfietsroutes zijn vastgelegd in het Regionaal Toekomstbeeld Fiets.
- Het gaat om meerdere routes en verbindingen: o.a. de noord-zuid route Heemskerk – Haarlem – Heemstede (F208), de route Haarlem – Amsterdam (F200), Velsen – Haarlem – Schiphol (F205) en de Fietsring Haarlem die deze routes met elkaar verbindt. Diverse doorfietsroutes in deze regio lopen door in Vervoerregiogebied.
- In de praktijk bestaat de regio uit 2 sub-regio's:
  - Zuid-Kennemerland: heeft een samenwerkingsverband in de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland
  - IJmond: heeft een samenwerkingsverband via de Omgevingsdienst IJmond.
- In beide sub-regio's is de wens uitgesproken om tot prioritaire doorfietsroutes en/of knelpunten te komen en in kaart te brengen wat er nodig is om deze routes af te ronden of knelpunten op te lossen.

Prioritaire route coalitieakkoord: Haarlem-IJmond

In het coalitieakkoord is de doorfietsroute tussen Haarlem en de IJmond opgenomen. Momenteel brengen provincie en regio in kaart wat er op dit traject nodig is om deze optimaal in te richten. Daarbij zijn er eigenlijk twee routes langs diverse kernen tussen Haarlem en de IJmond:

- Centrum Haarlem > N208 tot Jan Gijzenkade > Santpoort Zuid > Driehuis > Pont Velsen (secties 3a en b).
- Centrum Haarlem > N208 via kruising Jan-Gijzenkade tot Velserbroek/Santpoort Noord > Pont Velsen (secties 2b, c, d en e). Een belangrijke schakel in de tweede route is het ontbrekende fietspad langs de N208 tussen de Jan-Gijzenkade en Velserbroek/Santpoort Noord (overzicht deel 1, sectie 2e). Naar de aanleg van dit fietspad voert de provincie momenteel een studie uit.

Bijzondere projecten, aandachtspunten en koppelkansen

Pont Velsen

Zoals bekend vaart hier sinds juli nog maar één pont. In het addendum van de begroting van 2023 is 6 miljoen gereserveerd voor drie projecten, waar de pont Velsen er één van is. Van daaruit heeft de provincie een bijdrage geleverd aan de aanschaf van een extra pont. Het initiatief hiertoe ligt bij de gemeente Velsen en de gemeente Amsterdam (als opdrachtgever van het GVB). Op dit moment worden hier druk gesprekken over gevoerd.

Fietstunnel Leidsevaart N208 (sectie 2h)

Deze is onderdeel van een bredere opgave, vanaf het tunneltje bij de Munterslaan tot de kruising N208/ Leidsevaart. Langs dit deel van de N208 ontbreekt een goede fietsvoorziening. De ontwikkeling van deze verbinding en de aanleg van een eventuele fietstunnel langs de Leidsevaart onder de N208 wordt in samenhang met de ontwikkeling van woningbouw in Haarlem Zuidwest onderzocht. In november zijn we gestart met een gezamenlijke verkenning.

Ontbrekende schakel N208 (sectie 2e)

Hierboven al genoemd, een studieproject naar de aanleg van een fietspad langs de N208 tussen de Jan-Gijzenkade en Velserbroek/Santpoort Noord.

Velsertraverse (IJmond sectie 4a)

Op de route tussen de pont Velsen en station Beverwijk passeert de fietsroute de Velsertraverse N197 en daar is een ongelijkvloerse kruising met deze drukke verkeersader voorzien. Deze wordt uitgevoerd als onderdeel van de realisatie van de busbaan Wijkerpoort/ Wijckermolen in hetzelfde gebied. Het project is een aantal keren uitgesteld geweest vanwege perikelen rond ProRail en Tata Steel en de aanleg van een koppel-station van Tennet in het gebied. Inmiddels lijken deze problemen opgelost. Het voornemen is nu om deze onderdoorgang tijdens een treinvrije periode in 2025 te gaan realiseren.

Koppelkansen: Bereikbaarheid Kust en woningbouwontwikkelingen

Via het project Bereikbaarheid Kust en diverse woningbouwontwikkelingen (o.a. in Haarlem en Hoofddorp) zijn er mogelijkheden om de fietsverbindingen te optimaliseren.

Regio Gooi & Vecht | overzicht deel 1

1 *Diemerbos – Muiden – Naarden – Bussum – Hilversum:*

1a Maxisweg, Muiden

1b Amsterdamsestraatweg, Muiden ✓

1c Zuiderpolderweg tot Hakkelaarsbrug, Muiden/Muiderberg

1d Naarden – Hilversum (via N524)

2 Weesp – Muiderberg – Almere Poort

3 *Weesp – Uitermeer – Bussum (via N236):*

3a Gooilandseweg, Weesp - Uitermeer ✓

3b Gooilandseweg, Uitermeer – Melkmeent !

3c Loodijk, Melkmeent – Hollands End, Ankeveen ✓

3d Loodijk, Hollands End – Herenweg, Kortenhoef !

3e Franse Kampweg, Bussum ✓

4 Weesp – Uitermeer – langs de Vecht – Nederhorst den Berg (via N523) !

5 *Nederhorst den Berg – Kortenhoef – Hilversum:*

5a Middenweg, Horstermeer !

5b Herenweg, Kortenhoef ✓

5c Noordereinde, Kortenhoef !

5d Leeuwenlaan/'s Gravelandseweg, Hilversum

6 *Vreeland – Hilversum Kerkelanden – Hilversum NS Station (via N201):*

6a Vreelandseweg N201, Vreeland – Zuidereind, Kortenhoef !

6b Vreelandseweg N201, Zuidereind Kortenhoef – Diependaalselaan

6c Vreelandseweg, Hilversum – station Hilversum

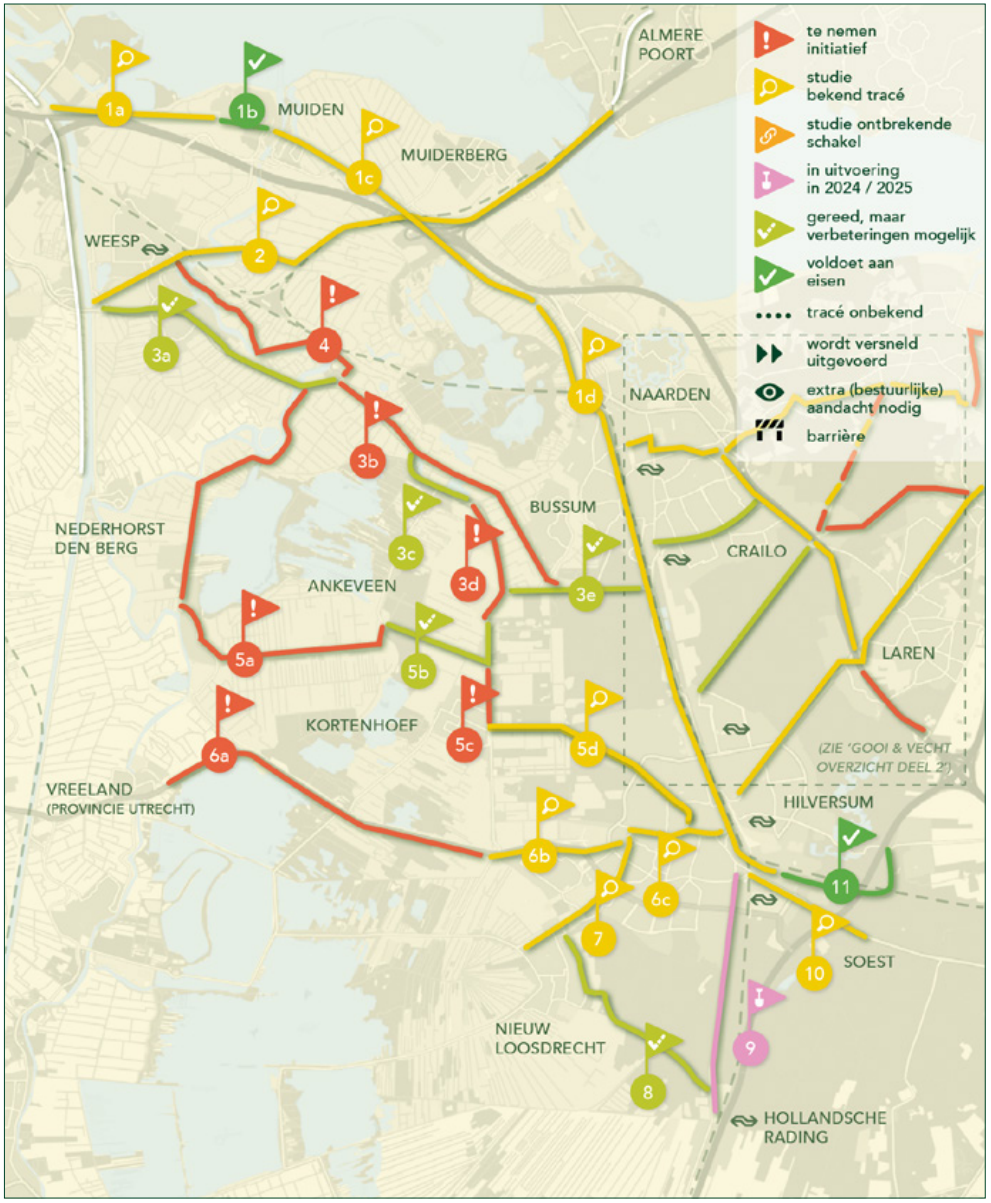
7 Hilversum – Nieuw Loosdrecht (via Loosdrechtseweg)

8 Nieuw Loosdrecht – Hollandsche Rading (via Noodweg) ✓

9 Hilversum – Utrecht (via Hollandsche Rading / N417)

10 Hilversum – Soest (via Soestdijkerstraatweg N514)

11 Hilversum – Baarn (via Anna's Hoeve) ✓



Regio Gooi & Vecht | overzicht deel 2

12 *Hilversum – Laren – Blaricum – Huizen:*

12a Hilversum – Laren (via Larenseweg N525) ⌕

12b Laren – Blaricum ⌕

12c Blaricum – Bijvanck – Blaricummermeent – Huizen ⌕

13 Melkmeent tussen N236 en Hilversumse Meent !

14 *Mediapark – Huizen via N527:*

14a Nieuwe Crailoseweg / Gebed zonder Eind ✓

14b Crailoseweg / N527 !

15 *Bussum Zuid – Blaricum (via Crailo):*

15a Bussum Zuid – Amersfoortsestraatweg, Bussum ✓

15b Bussum – Crailo (via Amersfoortsestraatweg) ⌕

15c Crailo – Blaricum (via Prins Hendriklaan/ N526) !

16 *Bussum – Huizen:*

16a Brediusweg, Bussum ⌕

16b Oud Bussummerweg, Bussum/ Huizen ⌕

16c Huizer Veldweg, Huizen ⌕

16d Bussummerweg, Huizen ⌕

17 *Crailo – Laren – Eemnes – Huizen:*

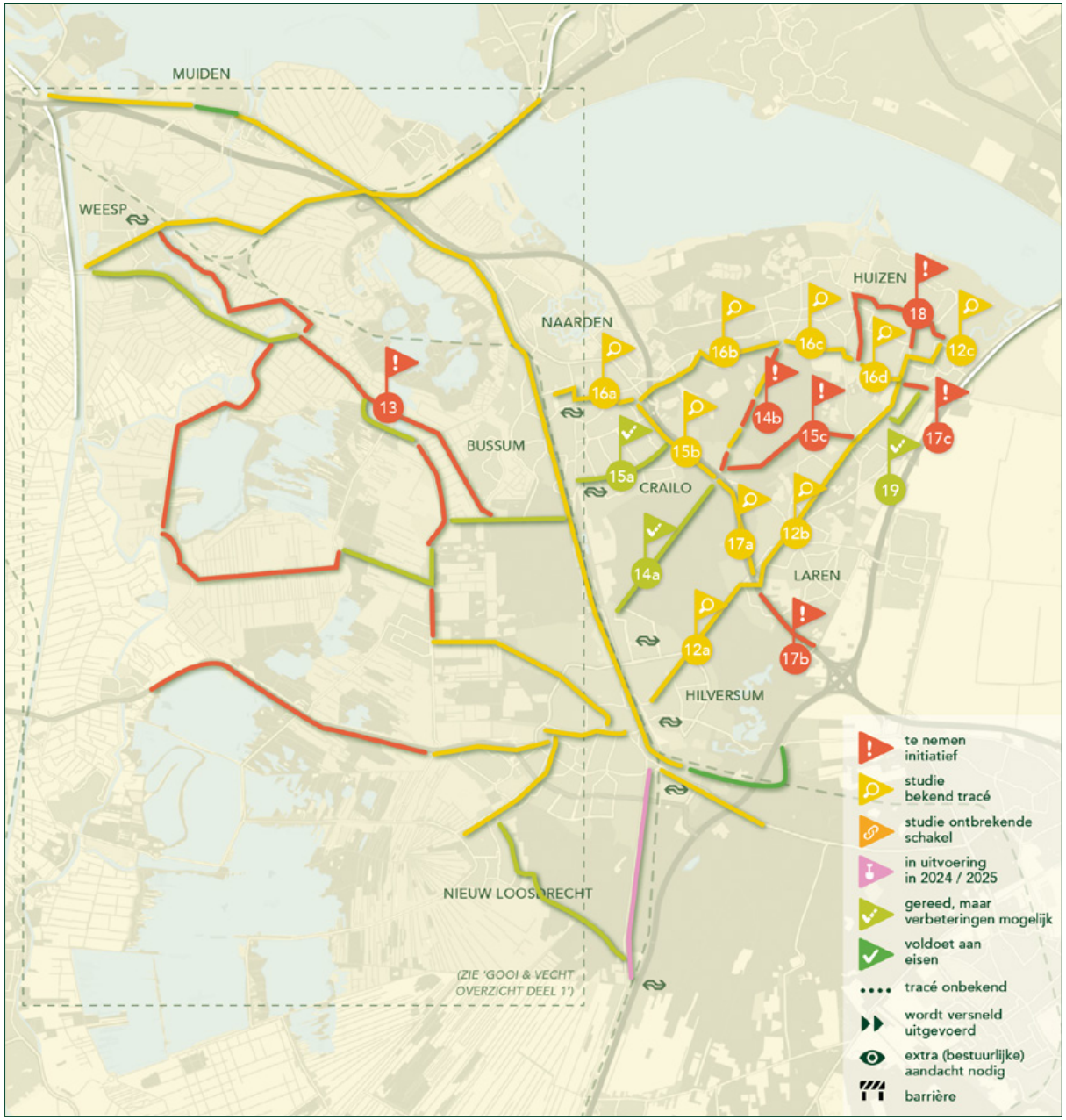
17a Rijksweg West, Crailo/ Laren ⌕

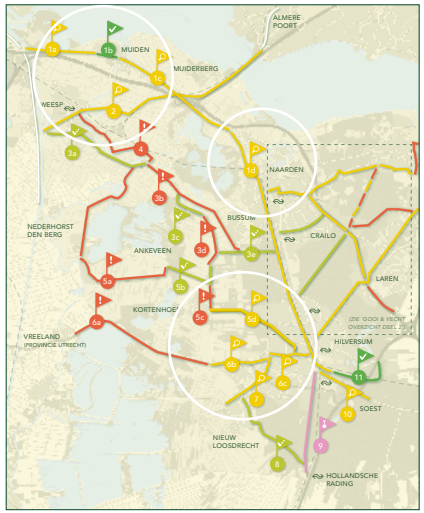
17b Rijksweg Oost, Laren !

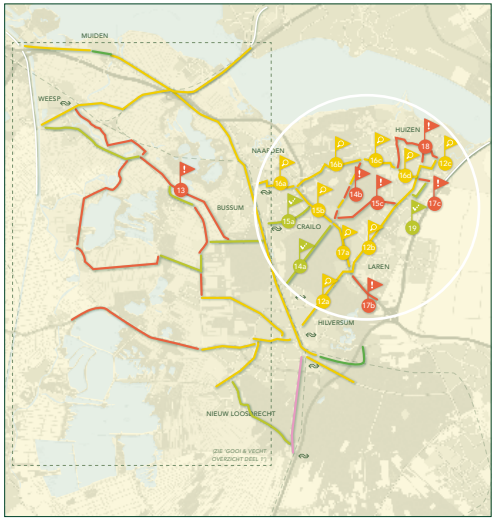
17c Randweg Oost, Blaricum !

18 Gooilandweg/Huizermaatweg, Huizen !

19 Le Coultredreef, Blaricum ✓







Algemeen

- In 2019 is een intentieverklaring getekend voor de realisatie van een hoogwaardig fietsnetwerk Gooi en Vechtstreek.
- Voor dit hoogwaardige fietsnetwerk is in 2020 een nadere analyse uitgevoerd wat heeft geleid tot zes prioritaire doorfietsroutes:
  - Hilversum – Huizen (via Laren en Blaricum, sectie 12)
  - Bussum – Huizen (sectie 16)
  - Laren – Bussum (via Crailo, secties 17a, b en 15b)
  - Hilversum – Amsterdam (sectie 1)
  - Almere – Amsterdam (via Weesp, sectie 2)
  - Hilversum – Wijdemeren (secties 5c, 5d, 6b, 6c en 7)
- In 2021 is door Sweco/MuConsult onderzocht wat er voor de zes prioritaire doorfietsroutes per tracé nodig is om deze op doorfietsroute kwaliteit te brengen. De routes zijn op schetsontwerpniveau uitgewerkt. Daarbij is een uitvoeringsplanning gemaakt tot 2027. Deze is primair gebaseerd op het criterium inhoudelijke urgentie en (nog) niet op bestuurlijk draagvlak, meekoppelkansen met beheer en onderhoud en het laaghangend fruit.
  In 2023 is een door de regio een centrale coördinatie aangesteld voor de uitvoering van deze routes. Deze coördinator gaat nauw samenwerken met verschillende gemeenten om ervoor te zorgen dat definitieve routes in samenhang worden uitgewerkt en dat er regionale afspraken worden gemaakt voor de realisatie en bekostiging van de routes.

Prioritaire route coalitieakkoord: Hilversum – Bussum (sectie 1d)

De verbinding tussen Hilversum en Bussum is een deel van de totale prioritaire doorfietsroute Hilversum – Amsterdam. Het zuidelijke deel van de doorfietsroute Hilversum – Amsterdam ligt op grondgebied van de gemeente Hilversum; het noordelijke deel van de doorfietsroute ligt op grondgebied van de gemeente Gooise Meren. Voor het deel tussen Hilversum en Bussum is de provincie verantwoordelijk. In het iMPI is dit project opgenomen onder de naam N524-01 ‘smalle fietspaden langs de N524’. Het fietsknelpunt tussen Hilversum en Bussum betreft te smalle eenrichtings(brom)fietspaden langs beide zijden van de drukke N524.
Vanaf medio 2023 is in opdracht van de provincie Noord-Holland een alternatievenstudie uitgevoerd om een geschikte oplossing voor het fietsknelpunt N524 te vinden. In de afgelopen maanden zijn verschillende varianten onderzocht. Inmiddels hebben de provincie, gemeente Hilversum, gemeente Gooise Meren en het Goois Natuurreservaat een gezamenlijke voorkeur voor één van deze varianten uitgesproken. Het voorkeursalternatief wordt nader uitgewerkt, tot een niveau waarop het kan worden gepromoveerd naar de planfase.

Flevoland | overzicht

1 Doorfietsroute Lelystad-Lelystad Airport ✓

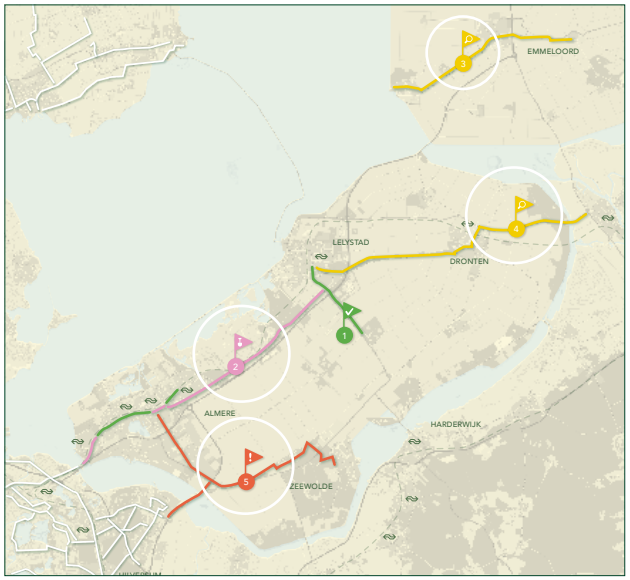
2 Doorfietsroute Almere-Lelystad

3 Hoogwaardige fietsroute Urk-Emmeloord-Marknesse

4 Hoogwaardige fietsroute Lelystad-Dronten-Roggebotbrug met aansluiting op HWFR Kampen (Overijssel)

5 Hoogwaardige fietsroute Almere-Zeewolde met aansluiting op HWFR Huizen/Hilversum (provincie NH en Utrecht) !





Doorfietsroute Almere – Lelystad (sectie 2)

Het voorlopig ontwerp van de fietsroute tussen Lelystad en Almere-Buiten is opgesteld. Uitvoering start in 2024 en zal in 2026 afgerond zijn. De doorfietsroute binnen Almere is voor wat betreft de twee trajectdelen in uitvoering en is gereed in 2025.

Hoogwaardige fietsroute Urk – Emmeloord – Marknesse (sectie 3)

Deze fietsroute bevindt zich nu in de verkenningsfase (studie) en zal naar verwachting in 2026 gerealiseerd worden.

Hoogwaardige fietsroute Lelystad – Dronten – Roggebotbrug met aansluiting op HWFR Kampen (Overijssel) (sectie 4)

In 2024 start de verkenningsfase (studie). In de planning wordt de realisatie verwacht in 2027.

Hoogwaardige fietsroute Almere – Zeewolde met aansluiting op HWFR Huizen/Hilversum (provincie NH en Utrecht) (sectie 5)

In 2026 staat een verkenning naar deze fietsroute geprogrammeerd. In 2029 wordt de realisatie verwacht.



HWFR Hanzepad: viaduct



HWFR Hanzepad: rotonde



HWFR Lasserpad

04 Conclusies en aanbevelingen



04

Conclusies en aanbevelingen

”Het jaar 2040 is gekozen om het doorfietsroute-netwerk Nederland gereed te hebben

Op weg naar een volledig netwerk

Landelijk is als stip op de horizon gekozen voor het jaar 2040 om het doorfietsroutenetwerk in Nederland gerealiseerd te hebben. De Vervoerregio Amsterdam en provincies Noord-Holland en Flevoland hebben zich aan deze doelstelling verbonden. Het betekent een proces van lange adem. Tegelijk betekent het ook: nu concrete stappen zetten om dat langetermijndoel te halen.

De drie regionale verkeersorganen, de Vervoerregio Amsterdam, provincie Noord-Holland en provincie Flevoland, nemen allen vanuit hun regierol een actieve rol in. Ieder op de eigen manier, passend binnen de eigen bestuurlijke ambities, beleidskaders en budgettaire mogelijkheden. Die verschillen staan de onderlinge samenwerking niet in de weg. Integendeel: door samen te werken halen we meer en betere resultaten en van de verschillen in aanpak leren we van elkaar.

Constateringen over 2023

De samenwerking over de bestuurlijke grenzen heen is verbeterd: zo zijn er nauwere contacten (ambtelijk en bestuurlijk) tussen de Vervoerregio en de provincie Noord-Holland. Er zijn procesafspraken in algemene zin gemaakt over tal van onderwerpen. Specifiek voor doorfietsroutes zijn er gezamenlijke studies over de bestuurlijke grenzen heen opgepakt, zoals de F205 Geniedijkroute en Noordelijke Duin- en Bollenstreek – Haarlemmermeer.

Op een aantal punten bevinden we ons in een overgangsperiode:

- Omdat het netwerk aan doorfietsroutes in 2023 (op basis van het Regionaal Toekomstbeeld Fiets) is uitgebreid ten opzichte van het eerder bepaalde netwerk in 2018, worden nu fietsprojecten gerealiseerd op trajecten die intussen tot het doorfietsroutenetwerk behoren maar voorheen niet. Deze projecten voldoen logischerwijs niet aan de hogere kwaliteitsmaatstaven van doorfietsroutes zoals vastgesteld in het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes. De Koningin Maximalaan in Uithoorn is hiervan een voorbeeld.
- Er zijn nieuwe landelijke ontwerpeisen gesteld aan verkeersveilige fietsinfrastructuur. Bijvoorbeeld het aanbrengen van goed zichtbare lijnen aan de zijkanten van het fietspad en een middenlijn bij een tweerichtingenfietspad. Of het gebruik van schuine randen of stoepbanden waar nodig. We zien dat bij recent gerealiseerde fietsprojecten deze nieuwe elementen niet altijd zijn meegenomen. Uiteraard wordt dit wel in nieuwe projecten meegenomen.
- De Vervoerregio en de provincies kennen ruime subsidiemogelijkheden voor gemeenten en andere wegbeheerders om doorfietsroutes mogelijk te maken. Niettemin vragen fietsprojecten ook een investering bij gemeenten en andere wegbeheerders zélf. We zien dat budgetten voor nieuwe fietsinfrastructuur bij gemeenten in sommige gevallen onder druk staan. Het

wordt hierdoor moeilijk(er) om bij gepland gemeentelijk onderhoud fietspaden op doorfietskwaliteit te brengen.
- Op rijksniveau is er een doorbraak tot stand gekomen sinds het huidige kabinet zich achter de doelen van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets heeft gesteld, ook ten aanzien van het realiseren van een landelijk doorfietsroutenetwerk. Er is een structureel rijksbudget voor doorfietsroutes beschikbaar, zij het dat dit budget relatief bescheiden is (€ 6 miljoen per jaar). Provincies en vervoerregio's blijven lobbyen om deze bijdrage te verhogen.

Conclusies en aanbevelingen

Op basis van genoemde constateringen worden de volgende conclusies en aanbevelingen per regionale overheid gedaan:

Vervoerregio Amsterdam

- De Vervoerregio gaat zich meer inspannen om het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes onder de aandacht te brengen bij gemeenten en andere wegbeheerders. De koppeling tussen de programmering van het uitvoeringsprogramma met gemeentelijke fiets- en onderhoudsprogramma's moet worden versterkt;
- De gemeenten binnen de Vervoerregio spreken af binnen de eigen organisatie meer aandacht te geven aan het netwerk van doorfietsroutes zoals vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes en legt in een vroegtijdig stadium contact met de Vervoerregio als er nieuwbouw- of onderhoudsplannen zijn op een doorfietsroute.
- Bij nieuwe initiatieven en nog lopende studieprojecten voor fietspaden moeten de nieuwe ontwerpeisen voor verkeersveilige fietsinfrastructuur uitgangspunt zijn. Het al dan niet toepassen van deze eisen wordt een toetsingscriterium bij het verlenen van subsidie door de Vervoerregio;
- De Vervoerregio start een project dat leidt tot een versnelde aanpak van ontbrekende verkeersveiligheidskenmerken van gerealiseerde fietsprojecten;
- De onlangs heringerichte Koningin Maximalaan in Uithoorn kent naast de rijbaan een fietspad in één richting die loopt van oost naar west. Op basis van een in 2024 uit te voeren gemeentelijke scan van het hele fietsnetwerk in Uithoorn zal een besluit worden genomen over de meest wenselijke doorfietsroute in west-oost-richting.

Provincie Noord-Holland

- Nu de provincie Noord-Holland en de Noord-Hollandse regio's steeds beter in beeld hebben welke doorfietsroutes prioriteit hebben en waar op deze routes de grootste knelpunten liggen, gaat de provincie in 2024 verkennen hoe ze per deelregio tot een meerjarige, programmatische aanpak kan komen voor het oplossen van deze knelpunten. Dit gebeurt samen met de gemeenten.
- Hieraan gekoppeld kijkt de provincie Noord-Holland naar de inrichting van de subsidieregeling Kleine Infrastructuur, zodat deze de realisatie van de meerjarige, programmatische aanpak zo effectief mogelijk kan ondersteunen. Mede gegeven de beperkte, beschikbare middelen hiervoor. Het is de bedoeling om deze programmatische aanpak per 2025 te introduceren.
- Tegelijkertijd werken de provincie Noord-Holland en gemeenten in alle regio's aan de lopende verkenningen, studies en projecten op de doorfietsroutes. Om te borgen dat doorfietsroutes aan hun specifieke kwaliteitseisen blijven voldoen, neemt de provincie in 2024 doorfietsroutes als aparte onderhoudscategorie op in de herziening van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG).

Provincie Flevoland

In de provincie Flevoland loopt de aanpak en realisatie van de fietsmaatregelen volgens planning. De verkenning van de doorfietsroute Almere-Lelystad is afgerond en is in de fase van voorbereiding van uitvoering in 2025/2026. Voor de overige hoogwaardige fietsroutes geldt dat de verkenningen zijn of worden gestart zodat in 2030 de vier hoogwaardige fietsroutes zijn gerealiseerd. De aanpak van de fietsknelpunten verloopt tevens volgens planning. Voor het fietsstimuleringsprojecten geldt dat deze in voorbereiding zijn, en de komende jaren zullen worden uitgevoerd.

05

Doorkijk 2024



05

Doorkijk 2024

Concrete acties

Naast het werken aan het realiseren van doorfietsroutes in 2024, worden alle reële kansen benut om concrete acties uit te voeren om het netwerk volledig op orde te krijgen. Daarnaast staan voor het jaar 2024 ook enkele bijzondere activiteiten gepland op het gebied van bewegwijzering en fietstellingen.
We presenteren daarnaast de 'metrokaart' voor doorfietsroutes waarmee we elke doorfietsroute een uniek F-nummer geven, zie de volgende pagina. Dit sluit aan bij de landelijke aanpak van Tour de Force.

Bewegwijzering

Voor 2024 staat een bijzonder initiatief gepland, namelijk het opstellen van een plan van aanpak voor een betere bewegwijzering van de doorfietsroutes. Op initiatief van de provincie Noord-Holland zijn hiertoe in 2023 voorbereidende gesprekken geweest met de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD). In 2024 beginnen we met de eerste stap voor een nieuwe bewegwijzering. Provincie Noord-Holland zal hierin nauw samenwerken met de Vervoerregio en ook provincie Flevoland zal worden uitgenodigd deel te nemen.

Fietstellingen

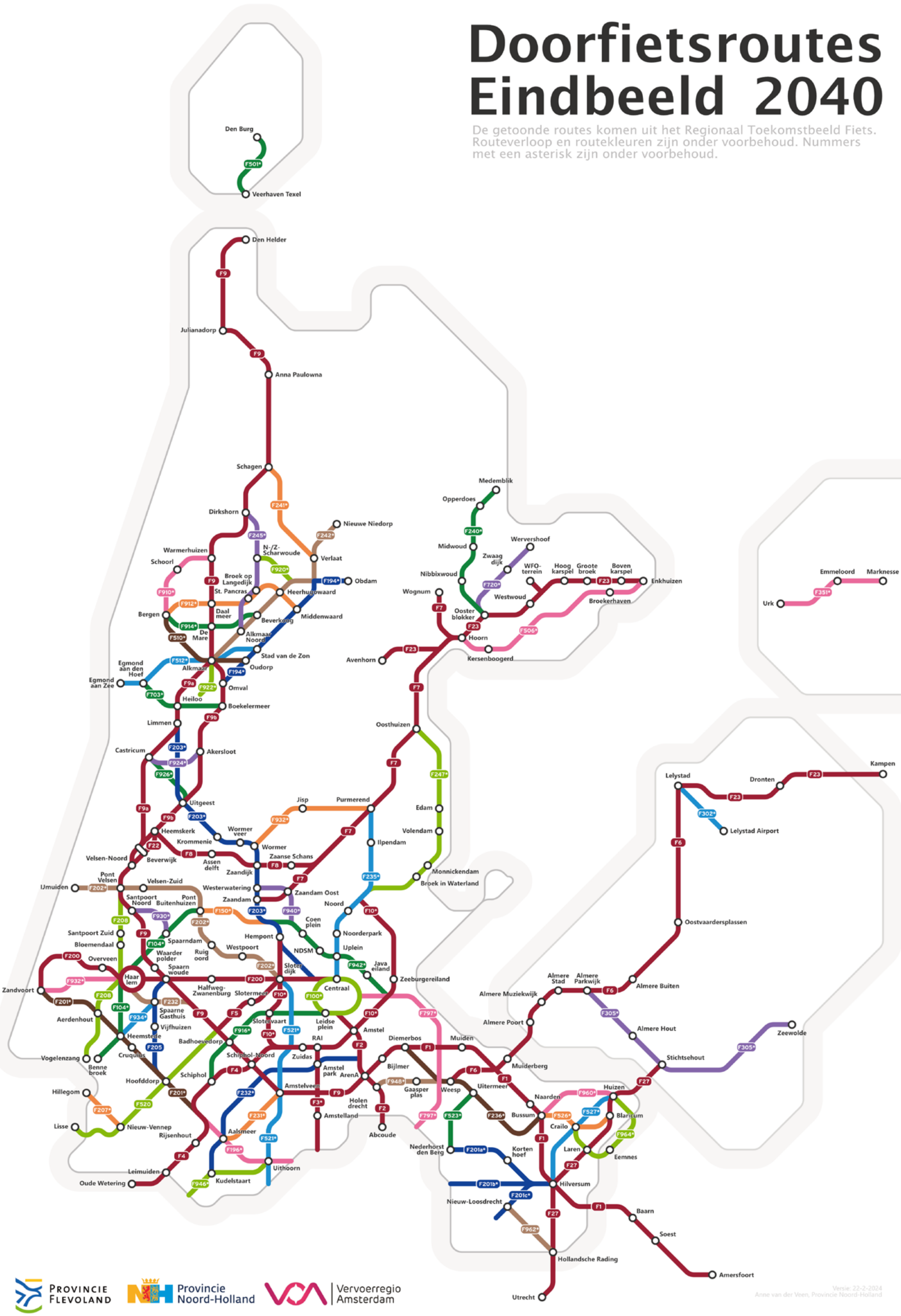
Provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de provincie Flevoland gaan een fietstelplan opstellen en uitvoeren voor het regionale fietsnetwerk in Noord-Holland. Om zo een beter beeld te krijgen van de fietsverplaatsingen op het netwerk en de impact van het (door)fietsbeleid.

”

In 2024 staan activiteiten gepland op het gebied van bewegwijzering en fietstellingen

Doorfietsroutes Eindbeeld 2040

De getoonde routes komen uit het Regionaal Toekomstbeeld Fiets. Routeverloop en routekleuren zijn onder voorbehoud. Nummers met een asterisk zijn onder voorbehoud.



metropool
regioamsterdam



Contact

Vervoerregio Amsterdam

Frans Hasselaar: f.hasselaar@vervoerregio.nl | Richard Visser: r.visser@vervoerregio.nl

Provincie Noord-Holland

Jan-Albert de Leur: leurj@noord-holland.nl | Margreet Solkamans: solkamansm@noord-holland.nl

Provincie Flevoland

Hans van der Veen: hans.vanderveen@flevoland.nl

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15311
Extern Zaak ID	2193398
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	10.k
Titel	Mobiliteit: Evaluatie pilot zwerfafval (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BU/BSP

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

De provincie Noord-Holland heeft in de periode 2021-2023 een pilot uitgevoerd om het zwerfafval in de bermen te verminderen. Uit de pilot is gebleken dat extra aanpak van zwerfafval bij hotspots, inzet op gedragsverandering en het opruimen van zwerfafval voor het maaien van de berm effectieve maatregelen zijn.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
B. Uijting
BU/BSP

Telefoonnummer +31629355793
uijtingb@noord-holland.nl

Verzenddatum

15 MEI 2024

Kenmerk
2193398 / 2193957

Betreft: Evaluatie pilot zwerfafval 2021-2023

Geachte leden,

In de periode 2021-2023 is een pilot zwerfafval uitgevoerd in samenwerking met de gebiedsaannemers. Er is extra inzet gepleegd op het opruimen van zwerfafval en er zijn enkele preventieve maatregelen uitgevoerd om zwerfafval te voorkomen. De pilot zwerfafval is in 2023 geëvalueerd. Met deze brief wordt u geïnformeerd over de bevindingen van deze pilot en het advies over het vervolg.

Aanleiding

In de Provinciale Staten vergadering van 16 november 2020 is tijdens de behandeling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen (NIKG) 2020-2023 toegezegd dat een voorstel wordt uitgewerkt om de hoeveelheid zwerfafval langs de provinciale infrastructuur te verminderen. Gedeputeerde Staten heeft op 2 maart 2021 ingestemd met het voorstel "pilot zwerfafval 2021-2023". Op 4 maart 2021 bent u hierover schriftelijk geïnformeerd. In de brief is aan u toegezegd om de pilot zwerfafval in 2023 te evalueren.

Inhoud van de 'pilot zwerfafval 2021-2023'

Het doel van de pilot is om zwerfafval te verminderen waarbij een hoog milieurendement wordt gerealiseerd.

De "pilot zwerfafval" was vooral gericht op extra inzet bij de hotspots (de meest vervuilde locaties), preventie door het stimuleren van gedragsverandering en door het zwerfafval voorafgaand aan een maaironde in de bermen te verwijderen. Hiermee wordt voorkomen dat

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

het zwerfafval wordt versnipperd door de maaimachine en vervolgens in het milieu versnipperd achterblijft.

Voor de pilot is een budget beschikbaar gesteld van maximaal €125.000 voor het eerste jaar, inclusief plaatsing van extra bebording en blikvangers en voor de twee jaren daarna van € 75.000 per jaar. De kosten komen ten laste van de reserve "groot onderhoud wegen".

Resultaten

De ervaring met de gerichte aanpak van zwerfafval is over het algemeen positief. Op de hotspot locaties is het beeld nu veel schoner. Maar de bermen zullen nooit geheel vrij zijn van zwerfafval.
De ervaring met de blikvangers is wisselend. De blikvangers worden gebruikt, maar trekken ook (zwerf)afval aan. Er wordt niet alleen in, maar ook naast de blikvangers afval gegooid. Ook worden sommige blikvangers gebruikt als dumpplek voor huishoudelijk afval.
Preventie door het stimuleren van gedragsverandering is lastig meetbaar op de korte termijn van deze pilot. Er is nog weinig gedaan aan preventie. Hier liggen nog kansen voor verbetering. Bijvoorbeeld door gerichte communicatie in bushokjes, bij pompstations en langs "snoeproutes". Ook kan er meer (communicatieve) ondersteuning worden geboden aan initiatieven van derden, zoals opruimacties langs provinciale (vaar)wegen en World Clean Up Day.
Het effect van de invoering van statiegeld op plastic flesjes en blikjes was in 2023 duidelijk zichtbaar. Desondanks ligt er nog steeds veel overig zwerfafval in de bermen.

Financien

In enkele gebieden heeft de voorbereiding meer tijd gekost dan vooraf was ingeschat. Hierdoor zijn de uitgaven voor 2021 beperkt gebleven tot ca. € 40.000. De uitgaven voor 2022 en 2023 waren ca. € 100.000 per jaar. Door de beperkte uitgaven in 2021 zijn de totale kosten binnen het beschikbaar gestelde budget van € 275.000 gebleven.

Conclusie en vervolg

Uit de pilot kan worden geconcludeerd dat de gerichte aanpak van zwerfafval met extra inzet bij de hotspots, inzet op gedragsverandering en het opruimen van zwerfafval voor het maaien effectief is.

Daarom willen we de aanpak van de pilot zwerfafval voortzetten. De extra aanpak zwerfafval is structureel geraamd € 110.000 euro per jaar (prijspeil 2023). Voor 2024 wordt gestreefd om de kosten te dekken uit de begroting vast onderhoud. Daarna zullen we voorstellen de extra

aanpak zwerfafval structureel in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027 op te nemen, die eind 2024 aan U wordt aangeboden.

De extra aanpak zwerfafval zal de komende jaren steekproefsgewijs worden gemonitord, geëvalueerd en geoptimaliseerd in samenwerking met de gebiedsaannemers. De ervaringen uit deze pilot zullen ook worden meegenomen bij de voorbereiding van de nieuwe gebiedscontracten.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Bijlage: Evaluatie pilot zwerfafval 2021-2023

Rapportage evaluatie pilot zwerfafval 2021 – 2023

Kenmerk 2193398 /2193954

Opgesteld door: B&U, sector Ingenieursdiensten, Ruud van Schaik

Datum: januari 2024

Aanleiding voor de pilot zwerfafval

Het verwijderen van zwerfafval langs de provinciale (vaar)wegen is een onderdeel van de gebiedscontracten. Hierbij worden verschillende kwaliteitsniveaus gehanteerd; voor stroomwegen, busbanen en fietspaden is dit niveau B, voor 'overige wegen' (gebiedsontsluitingswegen, erftoegangswegen en parallelle wegen) niveau C en voor oevers van vaarwegen niveau C/D. Bij verhoging van de beeldkwaliteit kunnen de gebiedsaannemers contractueel de extra kosten hiervan in rekening brengen.

In de Provinciale Staten vergadering van 16 november 2020 is tijdens de behandeling van de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2020-2023 (NIKG) toegezegd dat een voorstel wordt uitgewerkt om de hoeveelheid zwerfafval langs de provinciale infrastructuur te verminderen. Gedeputeerde Staten heeft op 2 maart 2021 ingestemd met het voorstel "pilot zwerfafval 2021-2023". Met deze pilot is geprobeerd het zwerfafval te verminderen, waarbij een hoog milieurendement wordt gerealiseerd. Op 4 maart 2021 is Provinciale Staten per brief hierover geïnformeerd.

Er is een budget beschikbaar gesteld voor de 'pilot zwerfafval 2021-2023' van maximaal € 125.000 voor het eerste jaar, inclusief extra bebording en blikvangers; daarna € 75.000 per jaar. Deze kosten hiervan kwamen ten laste van de reserve groot onderhoud wegen.

Inhoud van de pilot

Deze extra aanpak was vooral gericht op extra inzet bij de hotspots (de meest vervuilde locaties), preventie door het stimuleren van gedragsverandering en door het zwerfafval voorafgaand aan een maaironde in de bermen te verwijderen.



Deze aanpak is tweeledig:

1. Gedragsverandering stimuleren op 'hotspots' – het plaatsen van van blikvangers langs fietspaden op zogenaamde 'snoeproutes' en verplaatsbare informatieborden.
2. Voorafgaand aan de maaironde van de bermen worden deze kort daarvoor opgeschoond, waarbij al het plastic-, blik- en overig afval wordt opgeruimd. Hiermee wordt voorkomen dat het zwerfafval wordt versnipperd door de maaimachine en vervolgens in het milieu achterblijft. Hiermee worden de volgende problemen voorkomen:
    a. het versnipperde afval zich verder kan verspreiden/uiteenvallen tot microplastics;
    b. het voorkomt dat dieren het opeten of erin verstrikt raken en vervolgens kunnen sterven;
    c. het bermmaaisel dat vrijkomt is schoner, waardoor het beter hergebruikt kan worden.

Voorbereiding en uitvoering door de gebiedsaannemers

De inzet van de gebiedsaannemers om de vastgestelde beeldkwaliteit te behouden is verschillend. De kosten die de aannemers hiervoor maken zijn niet inzichtelijk, omdat het ruimen van zwerfaval een onderdeel is van de geïntegreerde contracten en niet afzonderlijk is afgeprijsd.

Aan de gebiedsaannemers is gevraagd om met voorstellen te komen die voor hun gebied een hoog milieurendement hebben, zoals extra inzet bij verschillende hotspots, waar nodig extra ruimen van zwerfafval voor er gemaaid wordt en het plaatsen van afvalbakken (blikvangers) en informatieborden. De invulling en wijze van uitvoering is daarna samen met de opdrachtgever PNH bepaald. Omdat het totaal aan voorstellen boven het geplande budget uitkwam is besloten om een aantal maatregelen af te schalen, zoals plaatsing informatieborden en blikvangers en het ruimen van het zwerfafval voor elke maaironde.

- **KVNH (Kop van Noord-Holland – GBC 1)**

In dit gebied werden de bermen één keer per jaar volledig geruimd als onderdeel van de pilot. De werkzaamheden zijn in maart uitgevoerd, omdat dan de vegetatie kort is en het zwerfafval beter uit de berm verwijderd kan worden. Dit was dus wel ruim voor de eerste maaironde (juni).

- **MN en ZKIJ (Midden-Noord en Zuid-Kennemerland – IJmond GBC 2-3 & 4)**

In beide contractgebieden is gekozen voor het plaatsen van blikvangers en één keer per jaar voor de eerste maaironde het zwerfvuil te verwijderen bij een geselecteerd aantal locaties. In het gebied MN betrof het 4 blikvangers en is er op 40 hotspots extra geruimd boven op de bestaande contractuele afspraken uit het gebiedscontract, zoals het vastgestelde beeldkwaliteitsniveau zwerfafval. In het gebied ZKIJ zijn 3 blikvangers geplaatst en is er op 18 hotspots extra geruimd. De oorspronkelijke aanbieding van de gebiedsaannemer ging uit van meer blikvangers, maar hiervoor was het budget ontoereikend.

- **NHZ (Noord-Holland-Zuid - GBC 6)**

In dit gebied is in 2022 gestart met de extra werkzaamheden. Er zijn 6 blikvangers geplaatst. Als hotspots zijn hier meerdere wegbermen van enkele kilometers gekozen. Het zwerfafval is hier voor de eerste maaironde verwijderd boven op de bestaande contractuele afspraken uit het gebiedscontract, zoals het vastgestelde beeldkwaliteitsniveau zwerfafval.

- **ZW en GV (Zaanstreek Waterland en Gooi- en Vechtstreek - GBC 5 & 7)**

De oorspronkelijke aanbieding van de aannemer is niet uitgevoerd, omdat het budget hiervoor ontoereikend was. Hierdoor zijn geen blikvangers en informatieborden geplaatst, maar is alleen extra zwerfafval geruimd voor het maaien. In het gebied ZW zijn alle bermen helemaal nagelopen op zwerfafval. In gebied GV zijn alleen de hotspots; vooral bij bushaltes extra geruimd. In 2022 is alleen voor de tweede maaironde zwerfafval geruimd, omdat de opdracht hiervoor te laat binnen was. In 2023 is wel voor beide maairondes het zwerfafval geruimd.

Ervaringen van de Gebiedsaannemers

De ervaringen van de gebiedsaannemers zijn wisselend. In de meeste gebieden wordt dit totaalpakket aan extra maatregelen als positief ervaren en wordt de meerwaarde ervan ook ingezien. Ook om in samenwerking met de gebiedsaannemers een plan op te stellen wordt als een meerwaarde gezien, aangezien de gebiedsaannemers een goed beeld hebben waar in hun gebied het meeste zwerfafval ligt (hotspots). Ondanks een op maat gerichte aanpak zullen de bermen nooit geheel vrij zijn van zwerfafval. Een bijkomend voordeel is dat ook minder schade aan het maaimaterieel was doordat het grove puin/afval weggehaald werd. Op de hotspots waar geprikt werd, was het beeld veel schoner geworden. Ook omdat er na het maaien minder versnipperd zwerfafval in de berm lag.

De ervaring met de blikvangers is wisselend. Ze worden gebruikt, maar trekken ook (zwerf)afval aan.





Hierdoor moet er vaker worden geruimd. Ook worden meerdere blikvangers regelmatig gebruikt als dumpplek van huishoudelijk afval, zie foto.

In het gebied NHZ is de gebiedsaannemer het meest kritisch op de effectiviteit van de extra aanpak zwerfafval omdat het (milieu)effect beperkt zou zijn en het relatief veel tijd kost. Ook geeft de

gebiedsaannemer aan dat handpicking eigenlijk niet wenselijk is i.v.m. mogelijk gevaarlijke situaties langs de weg.





Ontwikkeling alternatieve werkwijze
Bam/Krinkels (MN & ZKIJ) ontwikkelt een machine om het zwerfafval te scheiden voor het maaien. Deze machine wordt momenteel in Zuid-Holland getest. Dit is mogelijk een interessante aanvulling of alternatief (veiliger picken) op de extra aanpak zwerfafval.

Resultaten

Rondom de hotspots is het een stuk schoner, doordat er veel afval is opgeruimd.

De afgelopen jaren zijn enkele positieve reacties van inwoners ontvangen op het zichtbaar zwerfafval ruimen. Er zijn een beperkt aantal meldingen van zwerfafval binnengekomen. Hierin is geen significante verandering ten opzichte van de jaren daarvoor waargenomen.

Er zijn twee verschillende type blikvangers geplaatst. De blikvanger met netten in gebied NHZ blijken in de praktijk lastig te legen, snel stuk te gaan en bij harde wind niet in staat om het afval vast te houden. De metalen afvalbak met een metalen vangkorf functioneert wel goed.

Preventie door het stimuleren van gedragsverandering is lastig meetbaar op de korte termijn van deze pilots. Er is in 2021 deelgenomen aan de World Cleanup Day ‘Zwerfvuil rapen in de berm N194 in Heerhugowaard’. Hierbij was ook de gedeputeerde Jeroen Olthof aanwezig.

Het meeste zwerfvuil wordt geruimd bij de eerste maaironde. Het maaisel wat wordt afgevoerd heeft beduidend minder zwerfafval. Om het maaisel op een hoogwaardiger niveau te kunnen verwerken moet het maaisel volledig schoon zijn. Dit is moeilijk realiseerbaar, omdat dan alle bermen direct voor het maaien bijna volledig geschoond moeten worden. Dit is alleen in gebied ZW gebeurd, omdat in dit gebied het zwerfafval geen groot probleem is, zijn de bermen al vrij schoon.

In het kader van deze pilot is veel extra zwerfafval geruimd. Het effect van de invoering van statiegeld op plastic flesjes en blikjes was in 2023 zichtbaar. Maar er ligt nog wel veel overig zwerfafval.

Kosten

Zwerfafval pilot 2021-2023		
GBC 1 (KvNH)	€	50.015
GBC 2&3 (MN)	€	30.875
GBC 4 (ZKIJ)	€	34.320
GBC 5 (ZW)	€	58.056
GBC 6 (NHZ)	€	32.680
GBC 7 (GV)	€	38.704
totaal	€	244.650

De totale kosten zijn binnen het beschikbaar gestelde budget gebleven. Dit komt enerzijds vooral doordat in 2021 alleen in GBC 5 en 7 extra inzet is gepleegd (ca. € 40.000). In de andere gebieden heeft de voorbereiding meer tijd gekost, waardoor er voor de pilot in de meeste gebieden één keer geruimd in plaats van de voorgestelde twee keer. De kosten voor de extra inzet in 2022 en 2023 bedroegen ca. € 100.000 per jaar.

Conclusies

Er is de afgelopen jaren voldoende ervaring opgedaan met verschillende manieren van extra ruimen van zwerfafval. Hierdoor is er een afdoende beeld van de effectiviteit van de maatregelen. Extra inzet die in samenwerking met de gebiedsaannemers wordt opgesteld werkt goed, maar volledig vrij van zwerfafval zullen de bermen niet worden. De extra inzet levert een milieuwinst op en er zijn kansen om het maaisel hoogwaardiger te verwerken, wanneer de bermen (bijna) volledig geruimd zijn van zwerfafval voordat er gemaaid wordt. Bij de eerste maaironde wordt het meeste zwerfafval geruimd en deze heeft dan ook een beduidend hoger milieurendement dan bij de volgende maaironde.

De blikvangers hebben zowel positieve als negatieve effecten, aangezien het ook afval aantrekt.

De kosten voor de extra aanpak zwerfafval bleken hoger dan in eerste instantie geraamd. Het extra beschikbaar gestelde geld bleek onvoldoende om alle voorgestelde preventieve en curatieve maatregelen uit te voeren.

Preventie is iets van de lange termijn en niet meetbaar na deze korte pilot. Er is nog weinig gedaan aan preventie en communicatie; hier liggen nog kansen voor verbetering.

Vervolg – mogelijke opties

Op basis van de ervaringen van afgelopen jaren blijkt de extra aanpak van zwerfafval die in samenwerking met de gebiedsaannemers wordt opgesteld effectief is. Van het extra ruimen bij hotspots en het plaatsen van blikvangers gaat ook een preventieve werking uit. Extra budget voor de aanpak van zwerfafval bovenop de afspraken uit de gebiedscontracten blijft dan ook gewenst en is geraamd op € 100.000 per jaar (prijspeil 2023).

Als extra maatregelen bovenop deze aanpak zijn er de volgende mogelijkheden:

1. Alle bermen volledig nalopen voor iedere maaibeurt (ca. 100 k)
2. Inzetten op communicatie en gedragsverandering: informatie, opschoonacties, etc. (ca. 10 k)
3. Extra blikvangers of afvalbakken plaatsen; 2k per stuk (10st. = 20k)
4. Stimuleren van innovatief materieel voor het afval ruimen (PM)

Aanbeveling - voorkeursoptie

Er wordt geadviseerd om de aanpak van de pilot zwerfafval structureel voortzetten gedurende de looptijd van de huidige gebiedscontracten, bovenop de huidige werkwijze met een gedifferentieerd beeldkwaliteitsniveau. De extra inzet concentreert zich op het ruimen op de locaties waar dit het meeste

ligt, waarbij voor iedere maaibeurt zoveel mogelijk zwerfafval wordt verwijderd. De kosten hiervoor worden geraamd op € 100.000 per jaar (prijspeil 2023).

Extra inzet op preventie middels gerichte communicatie is wenselijk; bijvoorbeeld met informatieborden in de bushokjes, bij pompstations en langs snoeproutes. Daarnaast ondersteunen we initiatieven van derden voor opruimacties langs provinciale (vaar)wegen. Vanuit de provincie zal aan de Landelijke Opschoondag, World Clean Up Day en andere op zwerfafval gerichte activiteiten medewerking en publiciteit worden gegeven. De kosten hiervoor worden geraamd op maximaal € 10.000 per jaar (prijspeil 2023).

De extra inzet zal de komende jaren steekproefsgewijs worden gemonitord en worden geëvalueerd met de gebiedsaannemers. Kleine aanpassingen en optimaliseringen zijn mogelijk binnen het beschikbare budget. De ervaringen uit deze pilot zullen ook worden meegenomen bij de voorbereiding van de nieuwe gebiedscontracten.

Financiële gevolgen

Er is een structureel budget van € 110.000 per jaar (prijspeil 2023) nodig voor de extra aanpak van zwerfafval. Er wordt voorgesteld de extra aanpak zwerfafval structureel in de Nota Infrastructurele Kapitaalgoederen 2024-2027 op te nemen, die eind 2024 aan PS wordt aangeboden.

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15426
Extern Zaak ID	2249040
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	10.I
Titel	Mobiliteit: Verkeersmaatregelen N307, ter hoogte de Woeste Hoogte in Bovenkarspel (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

Bij de provincie, de gemeente Stede Broec en omwonenden zijn er zorgen over de verkeersveiligheid op de N307 ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte. In de afgelopen maanden heeft de provincie onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om de veiligheid ter plaatse te verbeteren. In de komende tijd wordt de voorkeursmaatregel verder uitgewerkt, het doel is om de maatregel zo snel als mogelijk te realiseren.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

L.J. Kleiterp

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235144981
kleiterpl@noord-holland.nl

Verzenddatum

15 MEI 2024

Kenmerk

2249040/2249313

Uw kenmerk

Betreft: Stand van Zaken Verkeersmaatregelen N307, ter hoogte van de Woeste Hoogte

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp: Verkeersmaatregelen N307, ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte. Wij zijn voornemens om verkeersmaatregelen te nemen die de verkeersveiligheid ter plaatse moeten verbeteren.

Inleiding

Bij de provincie, gemeente Stede Broec en omwonenden zijn er zorgen over de verkeerssituatie op de N307, ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte. In de commissie Bereikbaarheid en Mobiliteit van januari 2023 heeft een inspreker zich gemeld over de verkeersonveilige situatie ter plaatse. In de commissie Ruimte van 18 september 2023 hebben uw Staten mondelinge vragen gesteld over (o.a.) de verkeersveiligheid ter plaatse. De zorgen zijn met name gericht op de uitritten van de parkeerplaats. Deze worden door zowel de weggebruiker als omwonenden als verkeersonveilig ervaren. Middels deze brief willen wij u informeren over de stand van zaken en het vervolgproces.

Probleem

Om vanuit het westen het restaurant te bereiken moet het verkeer op de rijbaan stoppen om naar links af te slaan en de parkeerplaats op te rijden. Deze uitrit is gesitueerd op ongeveer 50 meter na een brug over de vaargeul (die toegang biedt tot de haven). In principe is het zicht over de brug overzichtelijk, maar de situatie is niet optimaal. Door de snelheid waarmee de weggebruiker (maximale snelheid is 80km/u) komt aanrijden kan een stilstaande auto vlak na de helling van de brug abrupt opdoemen.

Stand van zaken

In de vergadering van de commissie Ruimte van 11 september 2023 zijn er mondelinge vragen gesteld over de verkeerssituatie op de wegen N307 en N506. Naar aanleiding van deze vragen is er een onderzoek

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

gestart naar de aard van de verkeersongevallen op de N307 ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte. Om een goed beeld te krijgen van de situatie en de problematiek ter plaatse is er gesproken met de restauranteigenaar en de gemeente en de wethouders van Stede Broec en Enkhuizen.

Om tot verschillende maatregelen te komen heeft er een verkenning plaatsgevonden naar mogelijke maatregelen die de verkeersveiligheid ter plaatse kunnen verbeteren. De maatregelen die uit deze verkenning gekomen zijn, variëren van relatief eenvoudige ingrepen tot ingrijpende infrastructurele maatregelen. De volgende maatregelen zijn overwogen:

1. Detectie door middel van knipperbollen;
2. Toevoegen van linksaffer aan het wegprofiel;
    a. toevoeging linksaffer met verbreding van het wegprofiel in de richting van de parkeerplaats;
    b. toevoeging linksaffer met verbreding wegprofiel in de richting van de dijk en het IJsselmeer;
3. Aanbrengen plateaus op de N307 ter hoogte van de inritten met snelheidsverlaging naar 50km/u;
4. Snelheidsverlaging ter plaatse;
5. Een verkeerskundige aanpassing van het wegvak ter plaatse;
6. Afsluiting westelijke in/uitrit;
7. Volledige afsluiting parkeerplaats.

Het totaaloverzicht van overwogen maatregelen is verder uitgewerkt in bijlage 1 bij deze brief.

Ook heeft een analyse van de ongevallencijfers plaatsgevonden van de N307 ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte. Deze analyse laat in de periode 2017-2023 dertien ongevallen zien. De analyse laat, wat betreft de locatie, alleen de geregistreerde ongevallen zien. Bij deze dertien ongevallen waren in totaal dertien slachtoffers te betreuren: twaalf gewonden en één dodelijk ongeval.[1] Wanneer een ongeval plaatsvindt op de N307 zorgt dit voor veel sluip- en omrijdend verkeer in de regio.

Conclusie Ongevallenanalyse

In de ongevallenanalyse wordt geconcludeerd dat de ongevallen in de meeste gevallen te relateren zijn aan de enkelbaans weg en het smalle en bochtige wegprofiel. Dit zijn ook de ongevallen die vaker gepaard gaan met letsel. Het grootste gedeelte van de ongevallen is daarom niet te herleiden naar de uitritten van de parkeerplaats.

Er moet echter wel een kanttekening geplaatst worden bij deze data. Van de ongevallen die op de N307 geregistreerd zijn, beschikt de provincie niet altijd over de exacte locatiegegevens waar de ongevallen hebben plaatsgevonden. De provincie heeft helaas geen zicht op het aantal ongevallen dat zonder exacte locatie gemeld wordt.

[1] 'Ongevallenbeeld N307 omgeving restaurant de Woeste Hoogte', Provincie Noord-Holland.

De ongevallenanalyse vindt u terug in bijlage 2 bij deze brief.

Voorkeursvariant

Het is de wens om pragmatische maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid te vergroten. Een ingrijpende infrastructurele maatregel, zoals varianten 2a/2b vallen hiermee af. Variant 3, *het aanbrengen van plateaus op de N307 ter hoogte van de inritten met snelheidsverlaging naar 50km/u*, lijkt hier de variant die een oplossing voor het probleem kan bieden. Echter, alleen bebording zal volgens de politie niet het gewenste effect hebben. Daarnaast ervaren de omwonenden in de huidige situatie al geluidsoverlast[2] en het aanleggen van plateaus zal de geluidsoverlast alleen maar vergroten.

Variant 5: Een verkeerskundige aanpassing van het wegvak ter plaatse, waarin de onderbroken belijning wordt gewijzigd in een doorgetrokken streep. Hierdoor wordt de bestuurder op de N307 verplicht om alleen de oostelijke inrit als toegang tot de parkeerplaats te gebruiken, en de westelijke aansluiting als uitrit. De westelijke uitrit is alleen rechtsaf (in westelijke richting) uit te rijden.

Wij zien in variant 5 (een verkeerskundige aanpassing van het wegvak ter plaatse) een goede en pragmatische oplossing die er in ieder geval voor zorgt dat stilstaand/ afslaand/opdraaiend verkeer niet abrupt opdoemt na de brug voor het doorgaande verkeer in oostelijke richting. Door de bestuurder te verplichten de oostelijke uitrit te gebruiken als entree tot de parkeerplaats, zal een stilstaande auto eerder opvallen voor het doorgaande verkeer. De remweg is 60 meter langer en de reactietijd wordt hiermee iets verlengd. Waardoor de kans op kop-staartbotsingen afneemt. Door verkeer op het parkeerterrein Woeste Hoogte te verplichten rechtsaf te slaan bij de uitrit van het parkeerterrein wordt het aantal oversteekbewegingen beperkt en zal wederom stilstaande auto's net na de brug in oostelijke richting worden geminimaliseerd.

Vervolg

De maatregelen worden zo snel als mogelijk gerealiseerd. De termijn is echter wel afhankelijk van de procedure rondom de aanvraag van een verkeersbesluit, de capaciteitsplanning en de weersomstandigheden. Omdat lage(re) temperaturen en een hoge(re) luchtvochtigheid geen goede omstandigheden zijn voor het aanpassen van wegmarkeringen. Mochten de werkzaamheden gepland worden in het najaar, dan is de kans groot dat deze uitgesteld moeten worden. Uitstel brengt ook extra

[2] Er heeft in het recente verleden al een pilot plaatsgevonden waarin geluidsbakken in de vangrails zijn geplaatst. Dit heeft geen effect gehad op verlaging van het omgevingsgeluid.

kosten met zich mee. U wordt van de voortgang op de hoogte gehouden via de actualisatie van het integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2025-2032.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

2 bijlagen
1. Verschillende varianten N307 ter hoogte van de Woeste Hoogte
2. Ongevallenbeeld N307, ter hoogte van restaurant de Woeste Hoogte

Provincie
Noord-Holland

Bijlage bij registratienummer 2249040/2249313

Verschillende varianten N307 ter hoogte van de Woeste Hoogte
Variant 1: detectie door middel van knipperbollen

Deze variant is niet meer onderzocht. De politie en provinciale verkeersveiligheidsadviseurs verwachten dat deze maatregel weinig tot geen effect zal hebben op het gedrag van de bestuurder.

Variant 2a: toevoeging linksaffer, met verbreding wegprofiel in noordelijke richting (de richting van de parkeerplaats)

Dit is geen optimale oplossing. Deze oplossing zorgt er wel voor dat auto's niet meer op de doorgaande rijbaan stil komen te staan en de kans op kop-staartbotsingen wordt verminderd. Echter, met de toepassing van een linksaffer wordt de westelijke inrit afgesloten waardoor groot verkeer (vrachtverkeer) van het restaurant moet keren op de parkeerplaats. Daar is echter geen ruimte voor. Een verbreding van het wegprofiel naar het noorden, betekent een versmalling van de parkeerplaats, waardoor deze alleen nog maar toegankelijk is voor personenauto's en motoren.

- Kosten: 500.000 euro.
- Voordeel: de toevoeging van een linksaffer maakt de situatie ter plaatse duidelijker en overzichtelijker en vermindert de kans op kop-staartbotsingen.
- Nadeel: door afsluiting van de westelijke inrit moet het verkeer keren op de parkeerplaats. Voor vrachtverkeer is daar vrijwel geen ruimte voor. In deze variant kan het vrachtverkeer niet meer worden toegelaten op de parkeerplaats, bijvoorbeeld om te laden en te lossen of om het restaurant te bezoeken.

Variant 2b: toevoeging linksaffer, met verbreding wegprofiel in zuidelijke richting (de richting van de dijk en het IJsselmeer)

De politie ziet dit als de enige (verkeersveilige) mogelijkheid. Echter, een verbreding van het wegprofiel in zuidelijke richting zal een moeilijke en kostbare exercitie worden. De dijk langs het IJsselmeer is een primaire waterkering, en bij een uitbreiding van het wegprofiel in zuidelijke richting moet er grondroering plaatsvinden in het dijklichaam. Grondroering in een dijklichaam is in principe niet verboden, maar zal alleen door het HHNK worden goedgekeurd als er geen ander alternatief mogelijk is. Daarnaast moet er grondverwerving plaatsvinden.

- Kosten: tussen de 1 en 2 miljoen.
- Voordeel: de toevoeging van een linksaffer maakt de situatie ter plaatse duidelijker en overzichtelijker en vermindert de kans op kop-staartbotsingen.
  Nadeel: door afsluiting van de westelijke inrit moet het verkeer keren op de parkeerplaats. Voor vrachtverkeer is daar vrijwel geen ruimte voor. In deze variant kan het vrachtverkeer niet meer worden toegelaten op de parkeerplaats.

Provincie Noord-Holland

Bijlage bij registratienummer 2249040/2249313

Variant 3: aanbrengen plateaus op de N307 ter hoogte van de inritten met snelheidsverlaging naar 50km/u

- Kosten: 200.000 euro.
- Voordeel: deze variant is, naast het toevoegen van een linksaffer, de meest verkeersveilige optie; het plaatsen van plateaus zal zorgen voor een lagere snelheid van het passerende verkeer.
- Nadeel: het plaatsen van plateaus zal zorgen voor meer geluidsoverlast en trillingen, en dit zou kunnen zorgen voor weerstand door de omgeving. Omdat er juist voor dit type overlast enige jaren geleden maatregelen zijn getroffen. Daarnaast zorgt deze variant niet helemaal voor een verkeersveiligere situatie, aangezien een plateau kan leiden tot onbalans in het voertuig bij het maken van abrupte remacties die hier veel voorkomen.

Variant 4: Snelheidsverlaging ter plaatse

Deze variant is verder niet onderzocht/ uitgetekend; volgens de politie is een snelheidsverlaging niet te handhaven, tenzij gecombineerd met variant 3.

Variant 5: Een verkeerskundige aanpassing van het wegvak ter plaatse, waarin de onderbroken belijning wordt gewijzigd in een doorgetrokken streep

Hierdoor wordt de bestuurder op de N307 verplicht om alleen de oostelijke inrit als toegang tot de parkeerplaats te gebruiken, en de westelijke aansluiting als uitrit. De westelijke uitrit is alleen rechtsaf (in westelijke richting) uit te rijden.

- Kosten: 20.000 euro.
- Voordeel: Deze variant zorgt voor zo min mogelijk kruisend verkeer. Het enige conflictpunt is de bezoeker uit westelijke richting. Deze moet de oostelijke inrit nemen om de parkeerplaats op te rijden. Dit zorgt voor een meer overzichtelijke en verkeersveiligere situatie voor de weggebruiker die uit westelijke richting komt rijden, omdat de oostelijke inrit ruim 60 meter verder ligt en de achteropkomende bestuurder langer de tijd heeft om te reageren/ af te remmen. In deze variant wordt de oostelijke inrit de ingang naar de parkeerplaats en de westelijke inrit de uitgang. Gevolg is dat de westelijke uitrit alleen in westelijke richting uitgereden mag worden. Dit zorgt ook voor minder oversteekbewegingen en voor minder stilstaand verkeer op het gevaren van west naar oost direct na de brug. Nadeel: het verkeer houdt zich niet aan de aangebrachte RVV-bebording en markeringen. Daarnaast zijn de mogelijkheden om te keren op de parkeerplaats voor grote voertuigen/ vrachtverkeer zeer beperkt. Het is niet duidelijk wat voor consequenties deze maatregel heeft voor de toestroom naar het restaurant. Een gebod om de parkeerplaats enkel in westelijke richting te verlaten zorgt ook voor nadelen. Alhoewel dit beperkt is omdat de omrijdroute via de rotonde bij de Florasingel enkele minuten bedraagt. Echter, de kans is heel groot dat een dergelijk gebod niet begrepen of genegeerd wordt door de weggebruiker.

Provincie
Noord-Holland

Bijlage **bij registratienummer 2249040/2249313**

- **NB:** het is de suggestie van de gemeente om op de N307 in westelijke richting een rechtsaffer toe te voegen aan het wegprofiel, als uitrit naar de parkeerplaats. Wij zien daar niet de toegevoegde waarde van omdat het probleem, het gedrag van de weggebruiker en het (te) hard rijden, niet wordt opgelost. Daarnaast moet verkeer in richting van Enkhuizen dat de parkeerplaats op wil rijden het tegemoetkomende verkeer nog steeds voorrang geven. De realisatie van een rechtsaffer lost dit probleem niet op. Kosten voor de toevoegding van een rechtsaffer aan het wegprofiel ter plaatse zullen 50.000 bedragen boven op de al geraamde kosten voor variant 5.

Variant 6: afsluiting westelijke in/uitrit

- Kosten: 100.000 euro.
- Voordeel: sluit aan op PNH-beleid, waarin uitwegen op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen in principe niet gewenst zijn, mits er een maatschappelijk belang geldt.
- Nadeel: de mogelijkheden om te keren op de parkeerplaats zijn voor grote voertuigen/ vrachtverkeer zeer beperkt. Het is niet duidelijk wat voor consequenties dit heeft voor de toestroom naar het restaurant. Deze variant is niet op de korte termijn te realiseren en lost het probleem niet in zijn geheel op; er blijven nog steeds remmende en afslaande bewegingen op de zuidelijke rijstrook voorkomen.

Variant 7: volledige afsluiting parkeerplaats

- Kosten: 100.000 euro.
- Voordeel: sluit aan op PNH-beleid, waarin uitwegen op stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen in principe niet gewenst zijn, mits er een maatschappelijk belang geldt.
- Nadeel: Afsluiten van de parkeerplaats zal veel gevolgen hebben voor de uitbater van het restaurant, het aantal klanten zal flink verminderen. Deze variant is niet op de korte termijn te realiseren.

Provincie Noord-Holland

Bijlage bij registratienummer 2249040/2249313

Ongevallenbeeld N307 omgeving restaurant de Woeste Hoogte

Algemene gegevens

Het voor deze analyse geselecteerde locatie is het wegvak van de N307 in de omgeving van de uit/inrit naar de parkeerplaats bij het restaurant “De Woeste Hoogte” bij Broekerhaven in Bovenkarspel. Voor de analyse is een ruimer wegvak gekozen, circa 400m aan beide zijden van de uit/inrit. Het wegvak loopt van hmp. 46.8 t/m 47.6

Ongevallenbeeld

Voor de analyse van de verkeersongevallen op dit wegvak van de N307 zijn alleen die ongevallengegevens geselecteerd waarvan de exacte locatie bekend is.
De gegevens uit 2023 zijn nog niet officieel afgesloten door Rijkswaterstaat in BRON[1]. Dit betekent dat die gegevens/aantallen nog aan wijzigingen onderhevig zullen zijn.

In de periode 2017 t/m mei 2023 zijn 13 ongevallen geregistreerd, waarbij 12 gewonden vielen en er heeft één dodelijk ongeval plaatsgevonden. Het gaat hierbij om een laag aantal ongevallen maar in verhouding is het aantal verkeersslachtoffers hoog. Dit komt echter vooral door één ongeval, waarbij 7 slachtoffers zijn gevallen.
De meeste slachtoffers vallen bij de personenauto’s. In de tabel hieronder zijn de slachtoffers naar vervoerwijze weergegeven.

Vervoerwijze	Slachtoffers	Gewonden	Doden
Bestelauto	0	0	0
Bromfiets +	2	2	0
Fiets	0	0	0
Motor	1	0	1
Overige	0	0	0
Personenauto	10	10	0
Vast/los object	0	0	0
Vrachtauto	0	0	0

Tabel 1: slachtoffers 2017 t/m mei 2023 naar vervoerwijze

Verdere analyse

Bij de verdere analyse is ingezoomd op de locaties van de ongevallen, de botspartners, de omstandigheden en mogelijke betrokkenheid met de uit/inrit naar de parkeerplaats bij het restaurant.

---

[1] https://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/wegbeheer/onderzoek/verkeersveiligheid-en-ongevallencijfers/bronnen-voor-ongevallencijfers#:~:text=In%20het%20Bestand%20geRegistreerde%20Ongevallen,middel%20van%20kenmerkenmeldingen%20of%20incidentmeldingen.

Provincie Noord-Holland

Bijlage bij registratienummer 2249040/2249313

Enkele ongevallen zijn direct te linken aan de onderzoeksvraag: kopstaartaanrijdingen met verkeer uit westelijke richting ter hoogte van de parkeerplaats bij het restaurant.
Het overgrote deel van de ongevallen zijn meer te relateren aan de enkelbaansweg en het smalle bochtige wegprofiel: frontale aanrijdingen met snelverkeer. Dit zijn ook de ongevallen die vaker gepaard gaan met letsel.

De ongevallen met langzaam verkeer staan los van de andere incidenten. Het gaat hierbij om twee ongevallen; één ongeval tussen fiets en bromfiets op het fietspad en één eenzijdig ongeval met bromfiets.

Beschrijving in het oog springende ongevallen

- Ongeval zaterdag 15 juni 2021

Locatie: wegvak ter hoogte van inrit parkeerplaats restaurant (hmp 47.2)
Kopstaartaanrijding met vijf auto's (geen gewonden)

- Ongeval zaterdag 19 juni 2021

Locatie: flauwe bocht omgeving aansluiting Zuiderdijk (hmp 47.5)
Frontale aanrijding met 3 personenauto's, waarbij 7 gewonden vielen

- Ongeval woensdag 15 mei 2019

Locatie: wegvak ter hoogte van inrit parkeerplaats restaurant (hmp 47.2)
Frontale aanrijding tussen motor en vrachtauto, waarbij de motorrijder overleden is

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15460
Extern Zaak ID	2251278
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	10.m
Titel	Mobiliteit: Wijzigen subsidieregeling bushaltes Noord-Holland Noord (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/MOB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

Vanaf juli 2024 veranderen in de regio Noord-Holland Noord de routes van een aantal buslijnen en daarvoor zijn nieuwe bushaltes nodig. De eerder opengestelde subsidieregeling bleek voor gemeenten ontoereikend om alle nieuwe haltes aan te leggen. Door de regeling nu opnieuw open te stellen kunnen de 25 nieuwe toegankelijke bushaltes worden gerealiseerd.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Dhr. R. Tromp
BEL/MOB

Telefoonnummer 06 29678420
rick.tromp@noord-holland.nl

Verzenddatum

15 MEI 2024

Kenmerk
2251278/2251293

Uw kenmerk

Betreft: Openzetten subsidieregeling bushaltes NHN

Geachte leden,

Het Ontwikkelperspectief OV Noord-Holland Noord, en het daaruit volgende vervoerplan, leidt tot flinke wijzigingen in het buslijnennet. Met als gevolg 25 nieuwe bushaltes. Gedeputeerde Staten heeft op 23 januari 2024 een subsidieregeling vastgesteld om de gemeenten tegemoet te komen in de kosten voor het aanleggen van deze nieuwe haltes. U bent hierover geïnformeerd op 24 januari via een brief met kenmerk 2146330/2146340.

De gemeenten leggen als verantwoordelijk wegbeheerder de haltes aan, die dan meteen voldoen aan de eisen van toegankelijkheid. De provincie subsidieert de haltes, en het nieuwe lijnennet van Noord-Holland Noord heeft een goede start.

De bepalingen in de subsidieregeling blijken helaas niet goed ingeschat. Er kon per halte 50.000 euro subsidie worden gegeven. In totaal blijken er 13 (van de 25) haltes te zijn waarbij de kosten hoger blijken te liggen dan 50.000 euro. De kosten voor de gemeenten vallen 330.000 euro hoger uit dan vooraf gedacht.

De provincie wil de gemeenten graag tegemoet komen in deze kosten. Hiervoor wordt de subsidieregeling voor bushaltes opnieuw opengesteld. De gemeenten kunnen hiermee de bushaltes op een toegankelijke wijze realiseren, zodat er zoveel mogelijk mensen met het openbaar vervoer kunnen reizen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

17 mei 2024

Per e-mail post@noord-holland.nl , per post en commissie ruimte.

Aan alle fracties van Provinciale Staten
Postbus 3007
2001 DA Haarlem

Betreft: Kustbuslijn 851 mag een gedeelte van zijn route naar Huisduinen niet rijden omdat Connexxion een concessie heeft gekregen voor lijn 37.

1) ~~Wij betreuren dat ten zeerste en zijn dan ook 'not amused' en leggen ons er ook~~ niet bij neer.
2) Connexxion kan voor de **derde maal** (2022-2024) kustbuslijn 851 niet zelfstandig uitvoeren.
3) Vanuit het perspectief van een publiek/private samenwerking hebben ondernemers en gemeenten uit Schagen en Den Helder samen met de provincie, er financieel voor gezorgd dat deze kustbuslijn 851 in deze periode operationeel is.
4) Door deze samenwerking kunnen wij nu een gratis Kustbus aanbieden aan alle toeristen die verblijven aan de kust van Petten, Sint Maartenszee, Callantsoog, Groote Keeten, Julianadorp, Huisduinen en naar Station Den Helder willen.
5) Wij verzorgen een website www.kustbus.nl en ondernemers maken reclame op hun eigen website. Daarnaast is de vermelding op 9292.nl en in deze app. De dienstregeling wordt ook opgenomen in de diverse lokale activiteiten apps.
6) De Kustbus is een doorslaand succes en een uniek USP binnen het kustgebied van de gemeente Schagen/Den Helder in de maanden juli en augustus.
7) Als je spreekt over een KUSTBUS mag je geen strand overslaan Het strand van Huisduinen en dag attractie Fort Kijkduin moeten in de route te zitten. Je promoot het tenslotte.
8) Door de Kustbus komt er veel bezoek naar Fort Kijkduin waar dit jaar, in een nieuwe familietentoonstelling, je meeneemt naar de tijd van de mobilisatie, waarbij kinderen ontdekken hoe het is om voor 1 dag soldaat te zijn.
9) Hoe ziet nu een busrit eruit als je vanuit Petten naar Fort Kijkduin wilt:

a. Bij de Donkere Duinen in Den Helder ga je rechtstreeks naar Station Den Helder. Daar moet je overstappen op lijn 37, een buskaartje kopen om Fort Kijkduin en het strand met de bus te bereiken. Zo ook weer terug naar Station Den Helder om daar weer op de gratis Kustbus te stappen. Met andere woorden het wordt een wereldreis voor onze gasten wat geen aantrekkelijk vooruitzicht is. Er komen dus weer meer autobewegingen, waar wij juist vanaf willen.

10) Vanaf 2008 t/m 2021 heeft Connexxion Kustbuslijn 851 zelf uitgevoerd. Ze zijn dus wel degelijk op de hoogte van deze lijn dat er een overlap is met de nieuwe lijn 37!
11) Wij zijn door de provincie **NIET** van tevoren op de hoogte gesteld dat een deel van de kustbuslijn 851, naar Huisduinen, niet gereden mag worden! Onbegrijpelijk, partijen kennen wel degelijk alle details van kustbuslijn 851.
12) Wij mogen zelfs niet stoppen aan de dorpsgrens van Huisduinen (tuintjesweg), terwijl daar altijd al een Kustbushalte was! Ook de haltes Hortensiastraat, Meidoornstraat, Duinroosstraat, (lijn 31) in nieuw Den Helder mogen wij niet komen.
13) Volgens de provincie wordt het afzetten van reizigers aan de rand van Huisduinen gezien als 'inbreuk' op de exploitatie van Connexxion. Denken wij nu vanuit het perspectief van de klant of Connexxion? Wij denken vanuit de klant, Connexxion vanuit Connexxion.
14) Nu wil Connexxion dat wij Huisduinen niet meer aandoen. Wat is de 'eis' voor 2025: Jullie mogen niet meer naar Station Den Helder?
15) Het NW-Ziekenhuis in Den Helder is met de Kustbus NIET meer te bereiken! Welk maatschappelijk doel dient dit?
16) Beleid van de provincie NH: kinderen tot 12 jaar reizen vanaf 2024 gratis met Connexxion. Dat is al een groot gedeelte van hun reizigers die ook niet hoeven te betalen! Belang van de exploitatie Connexxion is hier niet in het geding.

Wij hebben vernomen dat de colleges B&W van de gemeente Schagen én Den Helder ook een brief over dit onderwerp naar GS hebben gestuurd.

Concreet:
Wij roepen Provinciale Staten op dat de Provincie NH het gesprek aangaat met ondernemers en gemeenten Schagen/Den Helder om een oplossing te vinden voor dit probleem, met als uitgangspunt een Kustbushalte in Huisduinen!

[redacted]
Vz. Recreatie Den Helder
recreatie@ovdenhelder.nl
[redacted]

[redacted]
Vz. OFS sector Recreatie en Toerisme
recreatie@ondernemendschagen.nl
[redacted]

Correspondentieadres:
p/a Kanaalkade 63
1756 AD 't Zand

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15220
Extern Zaak ID	Z20080923
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	11.a
Titel	Ruimte: Ontheffingsverzoek voor Kwadijk 16 in Edam-Volendam, probleemlocaties in dorpslinten (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

Op 2 november 2021 hebben GS de notitie 'Probleemlocaties in dorpslinten' vastgesteld en is er ingestemd met de lijst van 22 probleemlocaties. Voor deze locaties is aangegeven dat wij een positieve grondhouding hebben om een ontheffing te verlenen van regels in de Omgevingsverordening, indien die een oplossing voor het probleem in de weg staan. De oplossing zal een duidelijke verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in het lint moeten opleveren. Het plan voor Kwadijk 16 te Edam-Volendam voldoet daaraan en daarom verlenen wij de ontheffing.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
B. Kurmaz
BEL/RO

Telefoonnummer +31235145309
berrin.kurmaz@noord-holland.nl

Verzenddatum

17 APR. 2024

Kenmerk
2139206/2226730

Uw kenmerk

Betreft: Ontheffingsverzoek OVNH2020 Kwadijk 16, gemeente Edam-Volendam

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
de verleende ontheffing van de OVNH2020 aan de gemeente Edam-Volendam voor Kwadijk 16 in Edam Volendam.

Op 16 april 2023 hebben wij op grond van artikel 13.4 van de OVNH2020 een ontheffing verleend voor het plan dat de bouw van 11 woningen op het adres Kwadijk 16 in Edam-Volendam mogelijk maakt. De ontheffing betreft artikel 6.9 van OVNH2020, om hier kleinschalige woningbouw in MRA landelijk gebied mogelijk te maken.

Conform de notitie 'Probleemlocaties in dorpslinten' zorgt het plan dat op deze plek een verbetering van de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit wordt gerealiseerd. Landschappelijke kwaliteiten worden versterkt, natuurwaarden worden niet aangetast.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Brief van Gedeputeerde Staten aan het college van Edam- Volendam

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Dreef 3
2012 HR Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Edam-Volendam
Postbus 180
1130 AD VOLENDAM

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
Kurmaz
Office 365 Gebruikers

Telefoonnummer
berrin.kurmaz@noord-holland.nl

Verzenddatum
17 APR. 2024

Kenmerk
2139206/2209265

Uw kenmerk
...

Betreft: Ontheffingsverzoek OVNH 2020 Kwadijk 16 in Edam Volendam

Geacht college,

In uw brief van 26 oktober 2023 verzoekt u ons om op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening NH2020 (hierna: OVNH2020) ontheffing te verlenen ten behoeve van de bouw van 11 woningen op het perceel Kwadijk 16 te Edam-Volendam. Hierbij verlenen wij de door u gevraagde ontheffing van artikel 6.9 van de OVNH2020 ten behoeve van deze ontwikkeling.

Beoordelingskader
Per 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Aangezien er vóór 1 januari 2024 een ontwerpbestemmingsplan voor het plangebied Kwadijk 16 ter inzage is gelegd, is op grond van het overgangsrecht van de Invoeringswet Omgevingswet het oude recht nog van toepassing.

Op grond van artikel 4.1a van de Wet Ruimtelijk Ordening en artikel 13.4 van de OVNH2020 kunnen wij ontheffing verlenen van in de OVNH2020 opgenomen instructieregels, voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijke ruimtelijke beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding met de door de Omgevingsverordening te dienen provinciale belangen. De wetsgeschiedenis en jurisprudentie zijn zeer strikt in de toepassingsmogelijkheden van deze ontheffingsbevoegdheid. Uitgangspunt is onverkorte toepassing van de Omgevingsverordening NH2020. Het moet om een uitzonderlijke situatie gaan, zodat de toepassing van deze ontheffingsbevoegdheid een incidenteel karakter heeft.

Inhoudelijke beoordeling
Kwadijk 16 in Edam-Volendam is op grond van de notitie 'Probleemlocaties in dorpslinten' één van de 22 aangewezen probleemlocaties in een dorpslint, waarvoor een ontheffingsverzoek ingediend kan worden.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Het gebied bevindt zich in het MRA landelijk gebied, in een Bijzonder Provinciaal Landschap en in Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden. Het project omvat 11 woningen. De kernkwaliteiten van het Bijzonder Provinciaal Landschap en de kernkwaliteiten van de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden worden door de woningbouw op deze locatie niet aangetast, maar in het MRA landelijk gebied kan geen kleinschalige woningbouwontwikkeling mogelijk worden gemaakt. (Artikel 6.9, lid 1 van de OVNH2020). De ontheffing is noodzakelijk om de ontwikkeling van 11 woningen mogelijk te maken.

Op het perceel bevindt zich momenteel een loon- en grondverzet bedrijf voor infrastructurele projecten met veel verharding en opslag. Er is sprake van verrommeling en stofoverlast door de vervoersbewegingen van zware voertuigen. Ook het af- en aanrijden van vrachtauto's veroorzaakt problemen met de leefbaarheid in het dorpslint. De dorpskarakteristiek van Kwadijk is voor dit bedrijf niet langer passend. Met de bouw van 11 woningen wordt het bedrijf naar een andere passende locatie verplaatst en worden de bedrijfsactiviteiten op deze locatie gestaakt. Met het stoppen van de bedrijfsactiviteiten zal het woon- en leefklimaat op de projectlocatie verbeteren en de locatie transformeren van bedrijvigheid naar wonen. Dit is voor ons ook een belangrijk aspect bij het verlenen van de ontheffing.

De ruimtelijke analyse die ten grondslag ligt aan het plan beschrijft de situatie adequaat en het plan biedt basis voor ruimtelijke kwaliteit zoals beschreven in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2018). De nieuw te bouwen woningen versterken de lengterichting van de kavel, er wordt ruimte gereserveerd voor parkeerplaatsen en er is voorzien in een groene haag tussen de kavels en bij de zijtuinen. Hierdoor ontstaat een kwalitatief verbeterde ruimtelijke situatie en is er sprake van een zichtrelatie naar het achterland. Wij zijn blij met het behoud van de karakteristieke stolp van het hoofdgebouw en met de plaatsing van woningen met een streekeigen en ondergeschikt karakter op het achtererf. Al deze aspecten zijn van belang voor het verlenen van de ontheffing. Er ligt een helder beeldkwaliteitsplan; we verwachten dat dit wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

De ontwikkeling zal binnen UNESCO-werelderfgoed Hollandse Waterlinies plaatsvinden. Met een ruimtelijke ontwikkeling mag de uitzonderlijke universele waarde niet worden aangetast.

De ontwikkeling zal binnen en in de directe omgeving van een Natura2000-gebied plaatsvinden. De beoordeling of de ontwikkeling voldoet aan de regels ten aanzien van Natura2000-gebiedsbescherming valt buiten het kader van deze ontheffing van de OVNH2020.

Wij hebben kennisgenomen van de toelichting op uw verzoek, waarin u onderbouwt dat sprake is van een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Uit uw verzoek volgt dat de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de belangen die met artikel 6.9, lid 1 van de OVNH2020

worden beschermd. Daarbij wordt de ontwikkeling ruimtelijk ingepast en wordt rekening gehouden met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

De ontheffing van artikel 6.9 van de OVNH2020 wordt verleend op grond van artikel 13.4 van de Omgevingsverordening Noord-Holland 2020 ten behoeve van de in het verzoek omschreven ontwikkeling. Wij wijzen u er voor de duidelijkheid op dat geen ontheffing wordt verleend van de regels in artikel 6.46 (Bijzonder Provinciaal Landschap, BPL) en in artikel 6.49 van de OVNH2020 (Erfgoederen van uitzonderlijke waarde, UNESCO). Wij gaan er van uit dat de ontwikkeling is te realiseren zonder aantasting van de voorkomende kernkwaliteiten van het BPL en het UNESCO-erfgoed.

Wij wijzen u er ten slotte op dat op grond van artikel 13.4, lid 4, van de OVNH2020, de ontheffing vervalt indien niet binnen twee jaar na het verlenen van de ontheffing een ruimtelijk plan is vastgesteld met gebruikmaking van de ontheffing.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

Provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Rechtsmiddel

Voor de mogelijkheid van beroep worden deze ontheffing en het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan, ten behoeve waarvan die ontheffing is verleend, als één besluit aangemerkt.

Geachte leden van Gedeputeerde Staten en direct betrokken ambtenaren,

Hierbij ontvangt u onze brief die laat zien dat er sprake is van aantoonbaar tekortschietend alternatieven onderzoek door de Gemeente Velsen voor een gepland AZC in Santpoort Zuid.

Als bijlage bij deze brief treft u onze brief aan van 4 april jl aan de Gemeenteraadsleden van Velsen met betrekking tot de opvang op lange termijn en de noodzaak om meerder locaties te onderzoeken gelet op de toegenomen taakstelling in 2024 in vergelijking met 2023 en de verwachte verdere toename van de taakstelling in 2026.

Als er vragen zijn zijn wel altijd bereid een nadere toelichting te geven.

Met Vriendelijke Groet,

[redacted]
Bestuurslid.

STICHTING SAMEN
SANTPOORT-ZUID

Stichting Samen Santpoort-Zuid is opgericht in augustus 2023, ingeschreven bij de KvK nr 90999207 en heeft de ANBI-status. Ons ANBI-nummer is: 8655.22.042.

STICHTING SAMEN
SANTPOORT-ZUID

Aan:
Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland

Email:
statengriffie@noord-holland.nl
secretariaat.rommel@noord-holland.nl
secretariaat.kocken@noord-holland.nl
secretariaat.beemsterboer@noord-holland.nl
[redacted]@noord-holland.nl

Datum: 18 april 2024

Betreft:
Aantoonbaar tekortschietend alternatieven onderzoek door de gemeente Velsen voor een gepland AZC in Santpoort-Zuid

Geachte leden van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland,

Inleiding

Het zal u niet ontgaan zijn dat de gemeente Velsen het voornemen heeft uitgesproken om – in het kader van het spreiden van maatschappelijk kwetsbare doelgroepen – in de woonkern Santpoort-Zuid van de gemeente Velsen in Bijzonder Provinciaal Landschap een asielzoekerscentrum van enkele honderden opvangplekken te realiseren. De stichting Samen Santpoort-Zuid (SSSZ) – die zich onder meer ten doel heeft gesteld om de sociale samenhang en de kwaliteit van het landschap in en rond Santpoort-Zuid te bevorderen – heeft zich die onrust aangetrokken. Inmiddels heeft SSSZ bijna 400 donateurs en sluiten bewoners van Santpoort-Noord, Bloemendaal-Noord en Haarlem-Noord zich aan.

Samenvatting van deze brief

Dit document bevat een verzoek aan Gedeputeerde Staten. Om toestemming te mogen geven voor het bouwen van een AZC (nieuwe stedelijke ontwikkeling) in Bijzonder Provinciaal Landschap moet de gemeente namelijk aan diverse voorwaarden voldoen. Onder andere moet worden aangetoond dat er geen reële alternatieve locaties zijn.

Voor zover wij weten doorloopt de gemeente op dit moment dit “geen-alternatieven” proces doordat zij opdracht heeft gegeven aan bureau Sweco voor het uitvoeren van een dergelijk onderzoek. Mogelijk is de Provincie NH daarbij al betrokken. Op basis van de aan ons ter beschikking gestelde informatie, dat overigens is gebaseerd op het enige bij ons bekende (concept) Sweco-onderzoek dat al bijna één jaar oud is, lijken op dit moment alleen de volgende vier locaties als kansrijk te worden beoordeeld:

1. Santpoort-Zuid : Handgraaf
2. Santpoort-Zuid : De Elta
3. Velserbroek : Grote Buitendijk
4. IJmuiden : Maasstraat

Wij hebben echter sterke aanwijzingen dat de kwaliteit van het locatie-onderzoek te kort schiet. De redenen hiervoor lichten we op de volgende pagina's uitgebreid toe. De belangrijkste redenen zijn:

- het niet aanpassen van de *benodigde* perceeloppervlakte aan het nieuwe (lagere) aantal opvangplekken van 200 (volgens de gemeente de uitkomst van recente onderhandelingen met het COA),
- het hanteren van niet volledige/correcte *aanwezige* perceeloppervlaktes,
- het hanteren van ad-hoc criteria die niet voor elk perceel lijken te gelden,
- het benoemen van alternatieve gebruiksdoelen die óf in de (verre) toekomst liggen óf door de gemeente zelf in 2023 niet meer van toepassing zijn verklaard, waardoor deze alternatieve gebruiksdoelen niet (meer) in de weg (kunnen) staan van de realisatie van een AZC.

Indien we voor deze omissies corrigeren, dan komen in elk geval de volgende locaties ook als kansrijk uit de bus:

5. Santpoort-Noord : Valckenhoeflaan
6. Santpoort-Noord : Paramaribostraat
7. Santpoort-Noord : Johannes Maurits van Nassaulaan
8. Santpoort-Noord : Santpoortse Dreef
9. Driehuis : Wolff en Dekenlaan
10. Driehuis : Sportveld Waterloo
11. IJmuiden : Groot Helmduin
12. IJmuiden : Sportveld Vellesan College
13. Spaarnwoude : Action Planet

Verder hebben wij nog meer locaties als potentieel kansrijk geïdentificeerd die door de gemeente Velsen op geen enkel moment in ogenschouw zijn genomen. Wij zijn van plan deze, plus alle bovengenoemde, kansrijke locaties in een eigen locatiescan te gaan verwerken. Deze scan willen we zorgvuldig vormgeven en het is daarom nog in proces, mede omdat een volledige lijst met criteria inclusief (mogelijke) wegingsfactoren – ondanks herhaalde en aanhoudende verzoeken van onze kant –nog niet door de gemeente aan ons is vrijgegeven.

Onze vraag aan Gedeputeerde Staten

Door de door ons geconstateerde omissies in het bij ons bekende (concept) locatie-onderzoek, dreigen de conclusies van dit onderzoek niet gedragen te kunnen worden door de onderliggende feiten.

Wij vragen u daarom dat de basiscriteria consistent worden toegepast en dat als gevolg daarvan in elk geval bovengenoemde percelen 5-13 weer aan de lijst worden toegevoegd. Daarmee worden ook deze kansrijke locaties in de volgende fase van het locatie-onderzoek objectief beoordeeld.

Onze bezwaren tegen het door de gemeente gevolgde proces

De bezwaren van een groot deel van de inwoners van Santpoort-Zuid en van SSSZ richten zich op het proces dat de gemeente Velsen doorloopt én op de (kwaliteit van de) inhoud van de diverse onderzoeken die de gemeente Velsen aandraagt om haar standpunt te onderbouwen. Zonder in deze brief al te veel in detail te treden, komt het erop neer dat:

- Qua proces al bij *aanvang* een voorkeur is uitgesproken dat vanuit spreidingsoogpunt de twee voorkeurslocaties (Handgraaf en De Elta) in Santpoort-Zuid liggen en dat alleen wanneer deze twee voorkeurslocaties niet voldoen, naar alternatieve locaties wordt gekeken (zie onder meer het gemeentelijke memo "Locatieverkenning opvang lange termijn" d.d. 12-09-2023)

- Qua locatie-onderzoeken er dus “omgekeerd getrechterd” (van shortlist naar longlist in plaats van andersom) dreigt te worden teneinde te voorkomen dat uit de locatie-onderzoeken een voorkeurslocatie volgt die niet in Santpoort-Zuid ligt. Dit komt de kwaliteit van deze onderzoeken niet ten goede.

Kwaliteit van het proces

Met betrekking tot het gevolgde *proces* hebben wij als stichting onlangs een brief naar de Raad van de gemeente Velsen gestuurd waarin we onze bezwaren uiteenzetten. Dit betreft onder meer het omgekeerd trechteren, doelredeneren, het aanvoeren van gelegenheidsargumenten en de verwarrende gemeentelijke communicatie die niet in lijn is met de concrete acties die ze uitzet. Die brief treft u als bijlage aan.

Zo verkondigden diverse Raadsleden in de Nieuwsuur-uitzending van vrijdag 15 maart, dat ging over de vermeende intimidatie aan het adres van Velsense ambtenaren en Raads-/Collegeleden door inwoners van Santpoort-Zuid, dat er over de locatie nog niets is besloten, terwijl anderzijds de gemeentelijke informatie-avonden, participatie-trajecten, klankbordgroepen, AZC-excursies, etc zich *alleen* richten op 2 locaties en de bewoners van Santpoort-Zuid.

Deze aan u gerichte brief gaat met name over ons tweede zorg: de *kwaliteit van de locatie-onderzoeken*.

Kwaliteit van het onderzoek

De twee voorkeurslocaties van de gemeente Velsen zijn in het beleid van de gemeente Velsen zelf (zie de Structuurvisie, het Groen Structuurplan en het bestemmingsplan) als groene locaties bestempeld. Daarnaast liggen beiden locaties in Bijzonder Provinciaal Landschap (Handgraaf deels, De Elta volledig).

Bijzonder Provinciaal Landschap is een de meest beschermde landschappen binnen de provincie. In de woorden van de provincie zelf: er mag alleen worden gebouwd *als het écht nergens anders kan* (zie het provinciale white paper “Omgevingsverordening 2020 en Bijzonder Provinciaal Landschap”[1]). Deze strenge voorwaarde heeft handen en voeten gekregen in de Omgevingsverordening OV NH2022, waarin in artikel 6.59 de drie voorwaarden zijn genoemd waaronder toch in BPL een nieuwe stedelijke ontwikkeling mag plaatsvinden:

1. Er moet sprake zijn van een groot openbaar belang
2. Er zijn geen reële alternatieven
3. Er vindt compensatie plaats.

Zonder afbreuk te willen doen aan de relevantie van de eerste en de derde voorwaarde (daar gaan we later in het proces nog naar kijken), willen we in deze brief nader ingaan op de tweede voorwaarde: het al dan niet aanwezig zijn van reële alternatieve locaties.

Zoals hiervoor uiteengezet, heeft het gemeentebestuur er een zeker belang bij dat uit de locatie-onderzoeken volgt dat er inderdaad geen reële alternatieve locaties binnen de gemeente Velsen zijn. Immers, alleen dan is er een mogelijkheid dat de provincie Noord-Holland instemt met de voorkeurslocaties van de Raad.

[1] Zie deze link: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Ruimtelijke_inrichting/Bijzonder_Provinciaal_Landschap/Documenten/Toelichting_Omgevingsverordening_NH2020_en_BPL.pdf

Toewerken naar de gewenste uitkomst

We constateren dat de gewenste uitkomsten (i.c. de locaties in Santpoort-Zuid) uit het Sweco-rapport niet gedragen worden door de feiten. De vastbeslotenheid van het college om de gewenste uitkomst te krijgen zet de zorgvuldigheid van het onderzoek onder druk.

Voordat we hier verder op ingaan, willen we graag eerst nog een korte terugkoppeling geven op een aantal aspecten die m.b.t. een AZC in de gemeente Velsen zijn besproken in de Regionale Stuurgroep opvang en asiel Kennemerland en in het verlengde daarvan in de gesprekken tussen wethouders van de betrokken gemeenten en gedeputeerden van de provincie Noord-Holland. Ten aanzien van de gemeente Velsen wordt in deze gesprekken een aantal stellingen betrokken die naar onze mening onwaar zijn:

- In Velsen zou geen mogelijkheid zijn om binnenstedelijk een AZC te ontwikkelen wegens een gebrek aan ruimte, milieuwetgeving, economische belangen en bredere sociale belangen
- Tegenwerping:
    - In Velsen is absoluut geen gebrek aan binnenstedelijke (en overigens ook buitenstedelijke) ruimte die geen BPL is, zie onder meer onze argumenten verderop in deze brief, de monitor plancapaciteit van de provincie Noord-Holland, maar ook de uitingen van raadslid Maarten Jan Hoekstra van Groen Links in dit interview van RTV Seaport: https://www.youtube.com/watch?v=qHNHnSbEods (vanaf minuut 4:35 tot 6:00). Dit geldt des te meer, omdat de gemeente Velsen de benodigde minimale omvang van het benodigde AZC-perceel te hoog inschat (zie eveneens verderop in deze brief voor de onderbouwing hiervan)
    - De aanvullende argumenten als economische belangen en bredere sociale belangen zijn – zo hebben wij nog *onlangs* van de projectleider van de gemeente Velsen vernomen – ten tijde van het schrijven van deze brief niet in de locatiecriteria opgenomen, omdat de locatiecriteria volgens deze projectleider al sinds september ongewijzigd zijn gebleven en staan vermeld in de documenten “Locatieverkenning opvang lange termijn” en “Verkenning locaties opvang asielzoekers in Velsen” van de gemeente Velsen. Uiteraard kunnen deze criteria alsnog worden toegevoegd, maar het betekent wel dat in dit stadium nog geen conclusies kunnen worden getrokken aangaande de vraag of binnen de gemeente Velsen wel of niet aan de genoemde aanvullende criteria voldaan kan worden.

Reële alternatieven

Met betrekking tot het bestaan van reële alternatieve locaties geven wij hierna onze bevindingen weer die worden uitgewerkt in punt 1 t/m 6.

1. Te beperkte locatie-longlist nu aantal opvangplekken is teruggebracht van 261 naar 200
2. Incorrecte omvang groenpercelen, waardoor meerdere locaties als “te klein” afvallen
3. Flexwonen als alternatief gebruik benoemen, hoewel flexwonen is afgeblazen
4. Woningbouw als alternatief gebruik benoemen, hoewel de bouw pas >5 jaar ingepland is
5. Hanteren van specifieke criteria voor slechts enkele percelen
6. Niet consequent hanteren van generieke criteria voor alle percelen

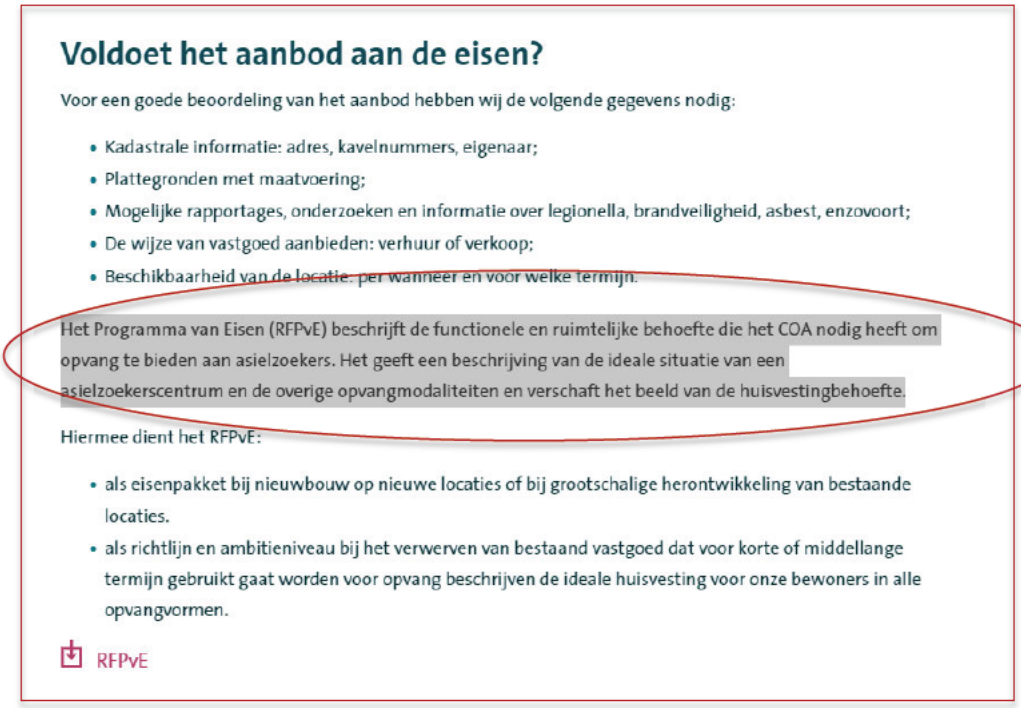
Concrete voorbeelden op perceelniveau

Hierna geven wij concrete voorbeelden van bovenstaande zorgpunten.

1. Te beperkte locatie-longlist nu aantal opvangplekken is teruggebracht van 261 naar 200
   De gemeente Velsen ging in haar oorspronkelijke berekeningen uit van 250-300 opvangplekken waarvoor bij drielaagse bebouwing een perceel van 1,5ha nodig zou zijn. Nu het aantal is teruggebracht naar 200 plekken (volgens de gemeente de uitkomst van recente

onderhandelingen met het COA), is het perceel met een omvang van plm. 0,8-1,0 ha ook voldoende. Deze 0,8-1,0 ha is door ons gebaseerd op het *Ruimtelijk Functioneel programma van Eisen* van het COA uit 2020 m.b.t. een AZC[2]. Dit document geeft, zoals het zelf verwoordt, een "ideale situatie van een asielzoekerscentrum".

Zie ook onderstaande screenshot van de COA-site:



Voldoet het aanbod aan de eisen?

Voor een goede beoordeling van het aanbod hebben wij de volgende gegevens nodig:

- Kadastrale informatie: adres, kavelnummers, eigenaar;
- Plattegronden met maatvoering;
- Mogelijke rapportages, onderzoeken en informatie over legionella, brandveiligheid, asbest, enzovoort;
- De wijze van vastgoed aanbieden: verhuur of verkoop;
- Beschikbaarheid van de locatie: per wanneer en voor welke termijn.

Het Programma van Eisen (RFPvE) beschrijft de functionele en ruimtelijke behoefte die het COA nodig heeft om opvang te bieden aan asielzoekers. Het geeft een beschrijving van de ideale situatie van een asielzoekerscentrum en de overige opvangmodaliteiten en verschaft het beeld van de huisvestingbehoefte.

Hiermee dient het RFPvE:

- als eisenpakket bij nieuwbouw op nieuwe locaties of bij grootschalige herontwikkeling van bestaande locaties.
- als richtlijn en ambitieniveau bij het verwerven van bestaand vastgoed dat voor korte of middellange termijn gebruikt gaat worden voor opvang beschrijven de ideale huisvesting voor onze bewoners in alle opvangvormen.

RFPvE

Uit het genoemde programma van eisen volgt de volgende benodigde perceeloppervlakte (inclusief *ruim* bemeten sportveld):

- 200 opvangplekken : 0,8ha
- 300 opvangplekken : 1,2ha

We merken overigens op dat in het gemeentelijk document "Locatieverkenning opvang lange termijn" het volgende is opgemerkt m.b.t. de benodigde perceeloppervlakte:

i. Geschikt voor 125-150 mensen: 1.000m2 bebouwd grondoppervlak + 4.000m2 overige inrichting (ontmoetingsruimten, parkeerplaatsen, groen, sport- & spelfuncties)

ii. Geschikt voor 250-300 mensen: 2.000m2 bebouwd grondoppervlak + 13.000m2 overige inrichting (ontmoetingsruimten, parkeerplaatsen, groen, sport- & spelfuncties))

Wat opvalt aan bovenstaande tekst is dat 250-300 opvangplekken (zoals verwacht) twee zoveel bebouwd grondoppervlak nodig heeft als 125-150 opvangplekken (2.000 m^2 versus 1.000 m^2), maar – en dat is opvallend – ruim *drie* keer zoveel overige inrichting (13.000 m^2 versus 4.000 m^2). Die extra hoge factor van meer dan drie is verder niet in het document onderbouwd. Indien dezelfde factor twee wordt aangehouden als bij een aantal van 125-150 opvangplekken, dan zou de benodigde perceelgrootte voor 250-300 opvangplekken uitkomen op 1,0ha (2.000 m^2 bebouwde oppervlakte plus 8.000 m^2 overige inrichting). Dit is goed in lijn met het hiervoor genoemde Ruimtelijk Functioneel Programma van Eisen van het COA.

[2] Zie de Ruimtestaten in genoemd document: https://www.coa.nl/sites/default/files/2024-03/VenF-RFPvE-opvanglocaties-COA-2020.pdf

Echter, de gemeente heeft schriftelijk aan ons bevestigd dat de genoemde minimale perceelgrootte van 1,5ha niet wordt verlaagd. Waarom de gemeente meer dan 60% extra buitenruimte vereist (totaal resulterend in meer dan twee voetbalvelden!) dan de ideale situatie van het COA (waarbij deze COA-ideale situatie zelfs niet op 200, maar op 250-300 opvangplekken is gebaseerd) wordt niet verklaard.

Het past echter wel in het patroon dat de gemeente Velsen lijkt te proberen het aantal reële alternatieve locaties te verminderen door middel van het stellen van extra wensen, waardoor er minder locaties overblijven. Hieronder valt niet alleen het oppervlakte criterium, maar bijvoorbeeld ook de ligging aan de rand van een woonwijk (geen COA-criterium). Bovendien geldt voor veel alternatieve locaties in Velsen dat het door het COA gewenste groen en de sport- en spelfuncties nu al ***naast*** deze locaties aanwezig zijn, dus dat uit dien hoofde de benodigde perceeloppervlakte door de gemeente eerder te ***hoog*** wordt ingeschat.

Overigens merken we op dat in lijn met bovenstaande:

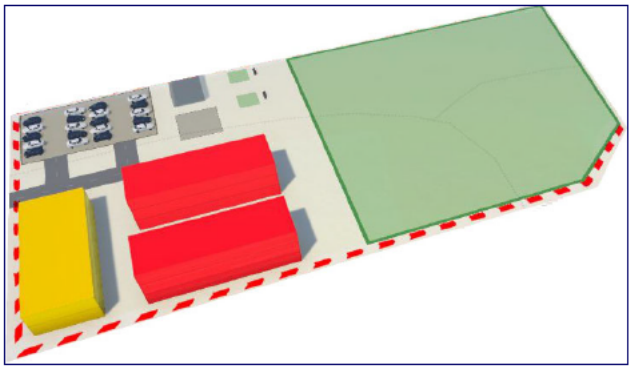
- Adviesbureau BMC, dat voor de gemeenten Heemskerk en Uitgeest een locatie-onderzoek heeft gedaan, van mening is dat voor het realiseren van 200 opvangplekken ook locaties van 1,0ha ruim voldoen
- Ook Sweco zelf in haar concept-rapport van 13 juli 2023 (bij de bespreking van locatie De Elta) een omvang van 1,5ha als “ruim voldoende” karakteriseert voor 250-300 opvangplekken.

Indien de vereiste perceeloppervlakte wordt teruggebracht naar 1,0ha, komen meer percelen in aanmerking en kunnen eerder ten onrechte afgevallen percelen weer op de longlist worden geplaatst. Het gaat onder meer om de navolgende percelen:

- Santpoort-Noord: Johan Maurits van Nassaulaan (zuidzijde)[3] : 1,3ha
- Santpoort-Noord: Paramaribostraat[4] : 1,2ha
- IJmuiden: Sportveld Vellesan college : 1,0ha

Om bovenstaande inzichtelijk te maken, geven we als voorbeeld hieronder een impressie weer van een drielaags AZC op een bestaand perceel in de gemeente Velsen (van plm.1,0ha), dat ruim voldoet aan het Ruimtelijk Functioneel Programma van Eisen van het COA voor een locatie geschikt voor 200 opvangplekken.

De gele gebouwen zijn algemene ruimten, de rode gebouwen zijn de verblijfsruimten en de grijze gebouwen/oppervlakten dienen als stalling voor vervoersmiddelen (parkeerplaatsen, fietsenstalling). Het grote groene vlak is een groot sportveld van plm. 70m x 80m.



[3] Zie ook hierna m.b.t. het tegenargument “Flexwonen” voor deze locatie
[4] Zie ook hierna m.b.t. het tegenargument “Flexwonen” voor deze locatie

2. *Incorrecte omvang groenpercelen, waardoor meerdere locaties als "te klein" afvallen*
   Sommige kleinere groenpercelen liggen naast elkaar en/of sommige percelen zijn opgebouwd uit meerdere kadastrale nummers. Het groene perceel als geheel (die dus uit meerdere naburige percelen of kadastrale nummers kan bestaan die allen eigendom zijn van de gemeente) heeft dan echter ruim voldoende oppervlakte.

   Enkele voorbeelden:

   - **Valckenhoefflaan (Santpoort Noord)**
     - Oppervlakte volgens gemeente/Sweco (in oranje weergegeven): 0,7ha



     - Werkelijk beschikbare oppervlakte incl. naburige groene percelen: 1,8ha (zie foto onder)



     - Zelfs indien het linkerdeel van bovenstaand oranje weergegeven perceel buiten beschouwing wordt gelaten, resteert er nog altijd 1,0ha dat op zich al voldoende is
     - We merken aanvullend op dat rechts naast het door ons gemarkeerde perceel nog een groot groen perceel van 0,8ha aanwezig is dat we (nog) niet in ogenschouw hebben genomen, maar dat prima dienst kan doen als de door het COA gewenste groenvoorziening. Dit is een extra argument waarom op deze plek de in de vorige bullet genoemde 1,0ha voldoende groot is.

- **Paramaribostraat / Johan Maurits van Nassaulaan (naburige percelen, Santpoort Noord)**
  - Oppervlakte Paramaribostraat volgens gemeente/Sweco : 0,9ha
    (hieronder in oranje weergegeven)

    Merk op dat Sweco de rechterbovenkant van het perceel heeft afgesneden, indien hiervoor wordt gecorrigeerd is de werkelijke oppervlakte : 1,2ha



  - Oppervlakte Johan Maurits van Nassaulaan volgens gemeente/Sweco: 1,3ha
    (in oranje weergegeven)



  - Gezamenlijke oppervlakte van deze twee percelen : 2,5ha

    Zie foto hieronder in oranje weergegeven:



    Overigens merken we op dat elk van de twee afzonderlijke percelen ook al voldoende ruimte biedt voor het benodigde aantal opvangplekken. Zie de vorige paragraaf waarin we nader zijn ingegaan op de benodigde perceelgrootte voor een locatie van 200 en 300 opvangplekken.

- **Wolff en Dekenlaan (Driehuis)**
  - Oppervlakte volgens gemeente Sweco (in oranje weergegeven) : 0,5ha



  - Werkelijk beschikbare oppervlakte incl. naburige groene percelen : 1,5ha
    Zie foto hieronder in oranje weergegeven:



Net zoals bij de gemeentelijke voorkeurslocatie De Elta, kan een deel van een sportveld geheralloceerd worden aan het AZC om tot een beschikbare oppervlakte van 1,5ha (of minder, indien dat ook voldoet) te komen. Op deze locatie blijft dan nog steeds meer sportveld over dan bij De Elta (plm. vier voetbalvelden versus drie voetbalvelden) en aan de andere zijde van het spoor zijn nog tennisbanen en (deels nog net zichtbaar onderaan de foto) een honkbalveld.

- **Santpoortse Dreef (Santpoort-Noord)**
  - Oppervlakte volgens gemeente (in oranje weergegeven) : 0,8ha



  - Werkelijk beschikbare oppervlakte incl. naburig groen perceel : 1,5ha
    Zie foto hieronder in oranje weergegeven:



- **Groot Helmduin (IJmuiden)**
  - Oppervlakte volgens gemeente/Sweco : 0,8ha



  - Werkelijk beschikbare oppervlakte incl. naburige groene percelen : 1,5ha
    Zie foto hieronder in oranje weergegeven:



Net zoals bij de gemeentelijke voorkeurslocatie De Elta, kan een deel van een sportveld geheralloceerd worden aan het AZC om tot een beschikbare oppervlakte van 1,5ha (of minder, indien mogelijk) te komen. Op deze locatie blijft dan nog steeds meer sportveld over dan bij De Elta (plm. vijfeneenhalf voetbalvelden versus drie voetbalvelden).

3. *Flexwonen als alternatief gebruik benoemen, hoewel flexwonen is afgeblazen*
   Bij aanvang van het locatieselectieproces in de eerste helft van 2023 was binnen de gemeente Velsen een flexwonentraject gaande, waarin enkele locaties/percelen als (mogelijke) bestemming voor flexwonen waren aangeduid. Om deze reden vielen deze locaties al snel van de AZC-longlist af.

   Echter, in september 2023 is flexwonen door de gemeente afgeblazen vanwege financiële onhaalbaarheid. Daarmee zijn deze percelen weer beschikbaar gekomen als potentiële locaties voor een AZC. De gemeente heeft echter deze locaties niet meer terug op de AZC-longlist geplaatst. Meer concreet gaat het om de volgende locaties:
   - Sportveld Waterloo (Driehuis)
   - Valckenhoeflaan (Santpoort-Noord)
   - Paramaribostraat (Santpoort-Noord)
   - Johan Maurits van Nassaulaan (Santpoort-Noord)
   - Groot Helmduin (IJmuiden)

   Verder merken we op dat, zelfs indien flexwonen niet afgeblazen zou zijn, niet alle, maar slechts een selectie uit bovenstaande locaties uiteindelijk daadwerkelijk als zodanig aangewezen zou zijn.

4. Woningbouw als alternatief gebruik benoemen, hoewel de bouw pas >5 jaar ingepland is
   Een aantal locaties worden in door de gemeente aangeduid als woningbouwlocatie. Echter, voor sommige geldt dat deze plannen ver in de toekomst liggen[5] en/of dat de ze groot genoeg zijn om zowel de geplande woningbouw als een AZC te kunnen realiseren. Het gaat om de volgende locaties:
   - Grote Buitendijk — Gepland: 2031-2039 én groot genoeg voor woningen plus AZC
   - Groot Helmduin — Gepland: 2031-2039
   - Sportcomplex Waterloo — Gepland: 2031-2039
   - Sportveld Vellesan College — Gepland: 2031-2039
   - Zuidwestrand Driehuis — Nog niet bekend

5. Hanteren van specifieke criteria voor slechts enkele percelen
   Er zijn percelen die in principe voldoen aan de gestelde basiscriteria, maar die door het gemeentelijk apparaat liever niet als locatie voor een AZC worden aangedragen. In sommige gevallen worden daarom in de “Memo locatieverkenning op de lange termijn” en/of in het concept Sweco-rapport van 13 juni 2023 argumenten gehanteerd die alleen tegen dié percelen in stelling worden gebracht, terwijl diezelfde argumenten niet worden gehanteerd tegen de voorkeurslocaties Handgraaf en De Elta:
   - Valckenhoeflaan : “Kan in procedures op bezwaar rekenen”
   - Waterloo : “Er is een initiatief van buurtbewoners om moestuinen aan te leggen”
   - Waterloo : “In gebruik als voetbalveld”
   - Wolff en Dekenlaan : “Locatie pal tegenover woningen (geen buffer)”
   - Santpoortse Dreef : “Structuurgroen en Bijzonder Provinciaal Landschap”

   Juist voor De Elta en/of Handgraaf geldt dat veel van deze bezwaren ook op deze twee locaties van toepassing zijn, maar niet altijd worden vermeld in de hierboven genoemde door de gemeente opgeleverde documenten. Indien bovengenoemde argumenten niet in de lijst met basiscriteria zijn opgenomen, kunnen deze in dit stadium niet leiden tot uitsluiting van de

[5] Zie deze link: https://plancapaciteit.nl/kaart

locatielijst. Indien deze wel tot uitsluiting kunnen leiden, dan dienen deze argumenten ook toegepast te worden op De Elta en Handgraaf.

6. Niet consequent hanteren van generieke criteria voor alle percelen
   Naast het hanteren van ad-hoc criteria voor specifieke percelen, worden de generieke criteria ook niet voor alle percelen toegepast. Enkele voorbeelden:

   - Wolff en Dekenlaan
     - *Gemeente* : “Parkeerprobleem bij voetbalactiviteiten”
     - *Weerlegging* : Een AZC heeft parkeerruimte op eigen terrein (zie *Ruimtelijk Functioneel programma van eisen* van het COA en het concept Sweco-onderzoek van 13 juli 2023) én daarnaast hoeft de realisatie van het AZC op deze locatie – gezien de oppervlakte van het perceel – helemaal niet ten koste te gaan van de reeds aanwezige parkeerruimte naast het perceel.

   - Action Planet
     - *Gemeente* : “Infra, flora en fauna en landschappelijk lastig in te passen”
     - *Weerlegging* : Genoemde criteria maken deel uit van een volgende fase van het selectieproces en zijn dan ook nog niet op de andere percelen toegepast. Het is onduidelijk waarom deze factoren alleen voor Action Planet nu al benoemd worden. De gemeente loopt hiermee te ver vooruit op *mogelijk* resultaat van toekomstig onderzoek

     - *Gemeente* : Action Planet ligt binnen de geluidscontouren van snelwegen
     - *Weerlegging* : Geluidscontour is niet relevant voor een AZC. COA keurt geen locaties af wegens geluidsbelasting.

     - *Gemeente* : Voorzieningen te ver weg, ligt niet nabij woonkern
     - *Weerlegging* : Afstand tot rand woonkern Velserbroek = 1km. Centrum Velserbroek = 8mins fietsen/30mins lopen, OV (bushalte) op 8mins lopen. Dit voldoet aan de COA-criteria. Ligging nabij woonkern is een *voorkeur* van het College (nadrukkelijk geen eis van het COA en ook geen knock-out criterium) en kan in de volgende fase uiteraard gewogen worden ten opzichte van andere percelen. In dit stadium is het echter te vroeg om Action Planet van de lijst te halen.

   - Waterloo
     - *Gemeente* : “Geplande woningbouwlocatie”
     - *Weerlegging* : Volgens de plancapaciteit-monitor is woningbouw op deze locatie pas gepland in de periode 2031-2039. Dit ligt ver genoeg in de toekomst om op korte termijn een AZC te realiseren gedurende de periode die volgens de basiscriteria minimaal vereist is.

   - Sportveld Vellesan College
     - *Gemeente* : “Ligt in plangebied van Pont tot Park”
     - *Weerlegging* : Volgens de plancapaciteit-monitor is woningbouw op deze locatie pas gepland in de periode 2031-2039. Dit ligt ver genoeg in de toekomst om op korte termijn een AZC te realiseren gedurende de periode die volgens de basiscriteria minimaal vereist is. De insteek van de gemeente om alle Pont tot Park locaties per definitie af te wijzen is sowieso te stringent.

Weigering niet-BPL-alternatieven goed te onderzoeken

Bovenstaande opsomming van onze zorgpunten leidt ertoe dat diverse percelen in een te vroeg stadium van de longlist zijn afgevallen, omdat deze ten onrechte worden geacht niet aan de basiscriteria te voldoen. We kunnen niet uitsluiten dat dit verband houdt met een – voor ons bijzonder – uitgangspunt van de gemeente Velsen dat is verwoord in haar memo "Locatieverkenning op de lange termijn" d.d. 12-09-2023 waarin letterlijk is vermeld dat het *cruciaal* is om *zo min mogelijk locaties te onderzoeken*, omdat een en ander *tijd, geld en inzet vergt*. De noodzaak tot het onderzoeken van andere locaties is echter een direct gevolg van de *bewuste* keuze van de gemeente om locaties in Santpoort-Zuid aan te wijzen die kwalificeren als Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL).

Het a priori niet gedegen (willen) onderzoeken van locaties die niet als BPL kwalificeren is in tegenspraak met het proces zoals dat gevolgd zou moeten worden, zijnde het onbevooroordeeld aanwijzen van locaties die aan de vooraf opgestelde longlist (voor elk perceel geldende) criteria voldoen om daarna aan de hand van een lijst met aanvullende (eveneens voor elk perceel geldende) criteria te trechteren naar de shortlist. Alleen met zo'n proces zou daadwerkelijk aangetoond kunnen worden dat wordt voldaan aan het in de Omgevings Verordening van de provincie Noord-Holland vermelde vereiste dat er écht geen reële alternatieven zijn.

We maken dan ook bezwaar tegen de gemeentelijke strategie van de voldongen feiten, waarin de gemeente bewust alle pijlen – en dus ambtelijke capaciteit – richt op één locatie en vervolgens argumenteert dat er geen ambtelijke capaciteit meer is om andere kansrijkere locaties die geen BPL zijn zorgvuldig in het proces te betrekken.

Immers, we herhalen hier nogmaals de woorden van de provincie zelf: Nieuwe stedelijke ontwikkelingen in Bijzonder Provinciaal Landschap zijn uitgesloten, tenzij er sprake is van groot openbaar belang én *het écht nergens anders kan.*

De voorkeurslocaties Handgraaf en De Elta

De redenen om de hierboven genoemde alternatieve locaties ongeschikt te achten zijn wat ons betreft al incorrect, maar de redenen om locaties De Elta en Handgraaf wél geschikt te achten zijn zo mogelijk nog opmerkelijker:

1. Beide locaties zijn volledig MRA Landelijk Gebied

2. Beide locaties zijn Bijzonder Provinciaal Landschap

3. Er zijn meerdere reële alternatieven die wél binnen het gemeentelijke- en provinciale beleid passen

4. Vestiging van een AZC op deze locaties gaat in tegen de visie in de Structuurvisie van Velsen, tegen het Groenstructuurplan van Velsen én tegen het beleid van Velsen aangaande sportaccomodaties

5. Vestiging van een AZC op deze locaties gaat in tegen de Omgevings Verordening 2020 en de daarin verwoorde expliciete uitgangspunten en randvoorwaarden van de provincie Noord-Holland

6. Vestiging van een AZC op deze locaties gaat in tegen de startnotitie "Samenwerken aan een duurzame binnenduinrand" uit 2024 én tegen het document "Ontwikkelperspectief Binnenduinrand" uit 2019 waaraan in de eerstgenoemde startnotitie wordt gerefereerd. Enige citaten uit deze documenten:
    - *Onzorgvuldige inpassing van ruimtelijke ontwikkelingen (…) zorgen voor een grote druk op het landschap. De Binnenduinrand kan alleen zijn kwaliteit behouden als de*

kernwaarden van het landschap leidend zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen en beheervraagstukken.
- *Behoud van openheid gaat vóór ontwikkeling*
- *Geen ad-hoc oplossingen in het landschap meer*
- *Behoud, versterking en ontwikkeling van de hoogwaardige landschappelijke en ecologische structuur*
- *Openheid versterken en duurzaam waarborgen*
- *De open gebieden zijn (…) het meest kwetsbaar voor ongewenste ontwikkelingen*
- *Er wordt ingezet op het veiligstellen van openheid (…) onder andere door het voeren van een stringent ruimtelijk beleid*
- *De open gebieden spelen een cruciale rol in de beleving van het landschap van de Binnenduinrand*
- *Ontwikkelingen in open gebieden zijn gericht op behoud of versterking van openheid, op verhogen van beeldkwaliteit en benutten van ecologische potenties*
- *Zichtlijnen (…) zijn kwetsbaar (één verkeerd geplaatste boom of schuur kan een zichtlijn al blokkeren) en verdienen daarom een strakke bescherming.*

7. De omvang van het beoogde AZC (*minimaal* 200 bewoners) staat getalsmatig niet in verhouding tot de populatie van de woonkern Santpoort-Zuid zelf (slechts 3.300 bewoners)

8. De omvang van het AZC (*minimaal* 200 bewoners) in Santpoort-Zuid staat getalsmatig niet in verhouding tot de geplande opvang in de overige woonkernen: Slechts 5% van de inwoners van Velsen woont in Santpoort-Zuid, echter meer dan 20% van het totale aantal beoogde opvangplekken voor kwetsbare doelgroepen in Velsen is nu gepland in Santpoort-Zuid

9. De gemeentelijke vergelijking met de andere woonkernen binnen de gemeente Velsen gaat niet alleen kwantitatief, maar ook kwalitatief mank, omdat het in die andere woonkernen volledig andere doelgroepen betreft (o.a. Oekraïners, statushouders) met een andere impact op hun omgeving en/of omdat het in Santpoort-Zuid in de gemeentelijke AZC-plannen om een veel langere periode gaat dan tot nog toe aan andere woonkernen qua duur van AZC-opvang is toegezegd

10. De – voor asielzoekers relatief vaak benodigde – maatschappelijke voorzieningen zijn slechts zeer beperkt aanwezig in Santpoort-Zuid (zie ter onderbouwing de zeer instructieve themakaart Voorzieningen op pagina 58 van de Structuurvisie van de gemeente Velsen). Daarnaast is er alleen een zeer omslachtige openbaar vervoer verbinding naar plekken binnen Velsen waar die voorzieningen wel aanwezig zijn

11. De aanleg van het beoogde AZC in Santpoort Zuid zal gepaard gaan met veel extra werkzaamheden (onder meer grondbewerking, omleggen van een weg, aanleggen nieuw voetbalveld (inclusief benodigde faciliteiten), creëren extra parkeermogelijkheden, (mogelijk) bomen kappen).

Conclusie

Voor zover wij hebben kunnen afleiden op basis van door ons ingediende WOO-verzoeken zijn op dit moment alleen de volgende locaties als kansrijk aangemerkt (en mogelijk aan de provincie Noord-Holland voorgelegd). Helaas weten we dit niet 100% zeker, omdat in de vrijgegeven documenten de conclusies zijn zwartgelakt.

1.	Santpoort-Zuid	:	Handgraaf
2.	Santpoort-Zuid	:	De Elta
3.	Velserbroek	:	Grote Buitendijk
4.	IJmuiden	:	Maasstraat

De gemeente Velsen heeft echter diverse locaties die in aanmerking zouden kunnen komen voor een AZC op land te vroeg van de lijst geschrapt, omdat voor deze locaties op oneigenlijke gronden (en dus ten onrechte) is vastgesteld dat deze niet aan de basiscriteria voldoen. Het gaat om de volgende percelen:

5. Santpoort-Noord : Valckenhoeflaan
6. Santpoort-Noord : Paramaribostraat
7. Santpoort-Noord : Johannes Maurits van Nassaulaan
8. Santpoort-Noord : Santpoortse Dreef
9. Driehuis : Wolff en Dekenlaan
10. Driehuis : Sportveld Waterloo
11. IJmuiden : Groot Helmduin
12. IJmuiden : Sportveld Vellesan College
13. Spaarnwoude : Action Planet

Mocht om wat voor reden dan ook de minimaal benodigde perceeloppervlakte toch 1,5ha zijn, dan kunnen de hierboven genoemde percelen 6 en 7 in Santpoort-Noord ook in gezamenlijkheid worden beoordeeld, omdat dit aan elkaar grenzende percelen zijn

In de appendix A hebben we alle gemeentelijke bezwaren – voor zover we deze hebben kunnen achterhalen – per locatie op een rij gezet en voorzien van een weerlegging van onze kant.

Verder hebben wij ook nog andere locaties als potentieel kansrijk geïdentificeerd die door de gemeente Velsen op geen enkel moment in ogenschouw zijn genomen. Wij zijn voornemens deze, plus alle bovengenoemde, kansrijke locaties in een eigen locatiescan te gaan verwerken. Deze scan willen we zorgvuldig vormgeven en het is daarom nog in proces, mede omdat de *volledige* lijst met criteria inclusief (mogelijke) wegingsfactoren – ondanks herhaalde verzoeken van onze kant – nog niet door de gemeente is vrijgegeven.

Op basis van de op dit moment bij ons bekende informatie, zijn er zoveel reële alternatieve locaties binnen de gemeente Velsen aanwezig, dat indien het gemeentelijk argument “geen reële alternatieve locaties” daadwerkelijk door de provincie zou worden geaccepteerd, het BPL-regime een farce zou worden. Wij kunnen ons dan ook niet voorstellen dat de Provincie NH daarin meegaat.

Tot Slot

In het Haarlems Dagblad van 13 april geeft wethouder Smeets aan dat de beoogde opvang in Santpoort-Zuid een “mooie opvang” moet worden. Het woord “mooi” suggereert een handreiking naar Santpoort-Zuid, maar we wijzen erop dat in de digitale infosessie van 7 februari 2024 het COA heeft benadrukt dat een mooie voorziening “uit moet kunnen” en dat dat betekent dat wat het COA betreft zo’n AZC er minimaal *20 jaar* moet blijven staan.

We hebben verder appendix B het provinciaal memo “Ruimtelijke randvoorwaarden provincie NH ten aanzien van opvang asielzoekers en tijdelijke huisvesting vergunninghouders” toegevoegd waarin onder meer het standpunt rond (ongeveer) begin 2022 van de provincie Noord-Holland aangaande nieuwe stedelijke ontwikkelingen in landelijk gebied nader wordt toegelicht.

Omdat het overleg tussen de gemeente Velsen en de provincie zich grotendeels onttrekt aan de openbaarheid, hebben wij het noodzakelijk geacht u met deze brief te voorzien van de – in onze ogen – noodzakelijke informatie die u mogelijk niet (heeft) bereikt via de gemeentelijke kanalen.

Hiermee beogen we te bewerkstelligen dat het standpunt van de provincie op een (mogelijk) verzoek van de gemeente Velsen tot een realiseren van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (AZC) in Bijzonder Provinciaal Landschap een daartoe geëigend proces doorloopt, gestoeld op ongefilterde informatie en objectief toegepaste criteria, zodat voldaan wordt aan de vereisten zoals vermeld in de Omgevings Verordening van de provincie Noord-Holland 2022.

Door de door ons geconstateerde omissies in het bij ons bekende (concept) locatie-onderzoek, dreigen de uitkomsten van dit onderzoek niet gedragen te kunnen worden door de onderliggende feitelijke omstandigheden.

Tot slot blijven we opnieuw benadrukken dat wij niet tegen opvang in Santpoort-Zuid zijn. Ook wij willen bijdragen aan het oplossen van het asielvraagstuk in Nederland. Echter, de beste wijze om hieraan vorm te geven is in onze ogen proportioneel en met respect voor het (beschermde) landschap en de sociale structuur van de ontvangende gemeenschappen

Onze vraag aan u

Wij vragen u daarom, dat de basiscriteria consistent worden toegepast, en dat als gevolg daarvan in elk geval bovengenoemde percelen 5-13 weer aan de lijst met kansrijke locaties worden toegevoegd. Daarmee worden ook deze kansrijke locaties in de volgende fase van het locatie-onderzoek objectief beoordeeld.

Uiteraard zijn we te allen tijde bereid om deze brief in een mondeling overleg nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Bestuur Stichting Samen Santpoort-Zuid

bestuur@samensantpoortzuid.nl

Appendix A: Overzicht van argumenten gemeente Velsen tegen specifieke locaties en weerlegging hiervan

Plek	Kern	Document gemeente2	Argument gemeente	Weerlegging
Wolff en Dekenlaan	Driehuis	Memo locatieverkenning op lange termijn en concept-rapport Sweco	Te weinig ruimte (0,5ha)	Direct aangrenzende sportvelden (in totaal 5ha) bieden probleemloos de benodigde 0,5-1,0ha extra. Dit is immers bij de voorkeurslocatie De Elta ook de bedoeling en daar gaat het zelfs om 1,0-1,5ha dat ten koste gaat van het sportveld, terwijl de Elta zelfs een kleinere sportlocatie is (4,5ha) dan die aan de Wolff en Dekenlaan én bovendien BPL is.
Wolff en Dekenlaan	Driehuis	Memo locatieverkenning op lange termijn	Parkeerprobleem bij voetbalactiviteiten	AZC-locatie parkeert op eigen terrein (dus geen extra parkeerbehoefte) en gaat niet ten koste van bestaande parkeermogelijkheden (er verdwijnt geen bestaande parkeergelegenheid)
Wolff en Dekenlaan	Driehuis	Memo locatieverkenning op lange termijn	Locatie pal tegenover woningen (geen buffer)	- Gemeente Velsen heeft als criterium opgenomen in of nabij een woonwijk. *In* een woonwijk betekent vrijwel automatisch geen of kleine buffers - Er wordt niet duidelijk gemaakt waarom een buffer persé noodzakelijk is - Bij voorkeurslocatie De Elta is de buffer naar tegenoverliggende woningen net zo groot als bij deze locatie (plm. 15m) en dit wordt daar niet als tegenargument genoemd.
Santpoortse Dreef	Santpoort-Noord	Memo locatieverkenning op lange termijn	Structuurgroen en Bijzonder Provinciaal Landschap	Vanwege deze argumenten (Structuurgroen en BPL) concludeert de gemeente dat de Santpoortse Dreef een onwaarschijnlijke locatie is. Dezelfde argumenten gelden voor de locaties Handgraaf en De Elta. Toch worden juist deze locaties als "voorkeurslocatie" aangewezen.
Santpoortse Dreef	Santpoort-Noord	Concept-rapport Sweco	Te klein (0,8ha)	De beschikbare ruimte wordt hier kunstmatig klein gehouden: Het direct aangrenzende groene perceel is namelijk ook eigendom van de gemeente en gezamenlijk bieden deze percelen meer dan 1,5ha aan ruimte
Grote Buitendijk	Velserbroek	Memo locatieverkenning op lange termijn	Ambities om gebied te ontwikkelen, AZC loopt mogelijk op ontwerp vooruit	- Grote Buitendijk biedt 27ha aan ruimte en lang niet voor de volle 27ha zijn er woningbouwplannen - Woningbouwplannen worden lang niet allemaal binnen 5-10 jaar gerealiseerd en vallen dus gewoon binnen de criteria COA/gemeente - Met dit argument zou elk perceel waarop ooit gebouwd zal (kunnen) worden terzijde kunnen worden geschoven
Grote Buitendijk	Velserbroek	Concept-rapport Sweco	Nutsvoorzieningen relatief kostbaar	Nutsaansluitingen aanbrengen kan mogelijk wat duurder uitpakken, maar gezien de woningbouwplannen zullen deze aansluitingen in de toekomst sowieso aangelegd moeten worden en zullen de marginale kosten voor het aansluiten van het AZC dus juist beperkt zijn (duurzaam).
Action Planet	Velsen-Zuid	Memo locatieverkenning op lange termijn	Geluidscontouren	Geluidscontour is niet relevant voor een AZC. COA keurt geen locaties af wegens geluidsbelasting
Action Planet	Velsen-Zuid	Memo locatieverkenning op lange termijn	Infra, flora, fauna, landschappelijk	Flora en Fauna-argument kan ook gelden voor andere locaties, onduidelijk waarom deze factoren alleen voor Action Planet nu al benoemd worden, gemeente loopt hiermee (te) ver vooruit op *mogelijk* resultaat toekomstig onderzoek
Action Planet	Velsen-Zuid	Memo locatieverkenning op lange termijn	Ligt niet in of aan kern	Afstand tot rand woonkern Velserbroek = 1km. Centrum Velserbroek = 8mins fietsen/30mins lopen, OV (bushalte) op 8mins lopen. Dit voldoet aan COA-vereisten. Verder is “in of aan kern” een *voorkeur* van het College en geen knock-out criterium.

Sportveld Vellesan College	IJmuiden	Memo locatieverkenning op lange termijn	Ligt in Plangebied van Pont tot Park	Deze locatie heeft een lange ontwikkeltijd (2031-2039, zie monitor plancapaciteit). Het Vellesan Sportveld biedt dus als wachtlandschap - zoals ook de provincie aangeeft - de mogelijkheid om als reëel alternatief ruimte te maken voor een AZC. De insteek van de gemeente om alle Pont tot Park locaties per definitie af te wijzen is te stringent.
Piersonlaan	Velsen-Zuid	Concept-rapport Sweco	Te klein (0,7ha)	Op 150m afstand liggen de sportvelden Tolsduinerlaan, in totaal 6,7ha. Hiervan zou 1,0-1,5ha gebruikt kunnen worden voor het AZC. Immers, het gebruiken van een sportveld is ook het uitgangspunt bij de voorkeurslocatie De Elta van de gemeente, terwijl die locatie slechts 4,5ha groot is én bovendien BPL is.
Waterloo	Velsen-Zuid	Concept-rapport Sweco	In gebruik als voetbalveld	Ligt op slechts 200m van de (9!) sportvelden Tolsduinerlaan, dus geen gebrek aan sportvelden in de directe omgeving. Bovendien tegenstrijdig aan volgende gemeentelijk argument hieronder (woningbouwlocatie).
Waterloo	Velsen-Zuid	Concept-rapport Sweco	Geplande woningbouwlocatie	Volgens de plancapaciteit-monitor is woningbouw pas gepland in de periode 2031-2039, dus ver genoeg in de toekomst
Waterloo	Velsen-Zuid	Concept-rapport Sweco	Geplande flexwonenlocatie	Flexwonen is in september 2023 door de gemeente afgeblazen. Daarmee is deze locatie weer beschikbaar
Valckenhoefflaan	Santpoort-Noord	Concept-rapport Sweco	Te klein (0,7ha)	De beschikbare ruimte wordt hier kunstmatig klein gehouden: Direct aangrenzende groene percelen zijn namelijk ook eigendom van de gemeente en gezamenlijk bieden deze percelen meer dan 1,5ha aan ruimte
Valckenhoefflaan	Santpoort-Noord	Concept-rapport Sweco	Bezwaar verwacht van de Stichting Santpoort	Ook bij de voorkeurslocaties Handgraaf en De Elta wordt bezwaar verwacht, maar dit wordt daar niet genoemd als tegenargument
Paramaribostraat	Santpoort-Noord	Concept-rapport Sweco	Te klein (0,9ha)	- Weergegeven omvang (0,9ha) is incorrect wegens verkeerde begrenzing (zie rapport Sweco). Oppervlakte = 1,2ha - Voor het gewenste aantal opvangplekken kan 1,2ha prima voldoen (vergelijk AZC Amsterdam, eveneens 3-laags) - De beschikbare ruimte wordt hier bovendien kunstmatig klein gehouden: Het direct aangrenzende groene perceel is namelijk ook eigendom van de gemeente en gezamenlijk bieden de twee percelen zelfs 2,5ha aan ruimte.
Groot Helmduin	IJmuiden	Concept-rapport Sweco	Te klein (0,8ha)	Direct aangrenzende sportvelden (in totaal 5ha) bieden probleemloos de benodigde 0,2-0,7ha extra. Dit is immers bij de voorkeurslocatie De Elta ook de bedoeling en daar gaat het zelfs om 1,0-1,5ha dat ten koste gaat van het sportveld, terwijl De Elta zelfs een kleinere sportlocatie (4,5ha) is dan die aan het Groot Helmduin (5,5ha) én bovendien BPL is.

Appendix B: Ruimtelijke randvoorwaarden provincie NH ten aanzien van opvang asielzoekers en tijdelijke huisvesting vergunninghouders

Aanleiding

- De minister van BZK heeft in augustus 2021 aan alle Commissarissen van de Koning, burgemeesters en colleges van Gedeputeerde Staten in een brandbrief verzocht om mee te werken aan het op korte termijn realiseren van extra opvang voor asielzoekers (in verband met de vluchtelingenstroom uit Afghanistan).
- De hulpvraag van het kabinet bestaat uit twee componenten.
  1. Enerzijds het verzoek om op korte termijn aanvullende opvang voor asielzoekers te realiseren teneinde crisisopvang (zoals in sporthallen) af te wenden. Het gaat dan in feite om noodopvang, opvang voor beperkte duur (variërend van enkele maanden tot 1 à 2 jaar), omdat de reguliere opvang, de asielzoekerscentra's (AZC's) vol zitten.
  2. Anderzijds gaat het om het realiseren van tijdelijke huisvesting voor vergunninghouders om de doorstroom in asielzoekerscentra te bevorderen. Een substantiële groep in de vluchtelingenopvang bestaat namelijk uit vergunninghouders. Als die groep versneld gehuisvest zou kunnen worden, creëert dat weer ruimte in de bestaande AZC's voor binnenkomende vluchtelingen. Omdat zij nu niet snel kunnen doorstromen naar de reguliere woningmarkt gezien het tekort aan beschikbare woningen, wordt ingezet op "tussenvoorzieningen", tijdelijke huisvesting voor vergunninghouders voor een aantal jaar, in afwachting van een reguliere burgerwoning.
- GS willen de mogelijkheden voor additionele locaties ten behoeve van opvang van asielzoekers en de tijdelijke huisvesting van vergunninghouders in Noord-Holland inventariseren. Daarbij worden ook de locaties (grond en vastgoed) in eigendom van de provincie betrokken.
- Het doel van deze memo is duidelijkheid te geven wat de provinciale ruimtelijke uitgangspunten en randvoorwaarden zijn om op locaties in de opvang en tijdelijke huisvesting te voorzien, op basis van de Omgevingsvisie NH 2050 en de Omgevingsverordening NH2020 (OVNH2020). Het is een handreiking om actief met gemeenten mee te kunnen denken en hen te adviseren over de (on)mogelijkheden. ***Het is raadzaam om over concrete locaties waar deze provinciale punten spelen altijd te overleggen met de RO- en planadviseurs van de provincie. Pas op basis van de specifieke bijzonderheden van een plan kan beoordeeld worden in hoeverre dat mogelijk is op basis van provinciaal beleid en regelgeving.***

Hoofdlijn:
Het ruimtelijk beleid en de daarbij horende regelgeving van de provincie geeft voldoende ruimte in Noord-Holland om opvang voor asielzoekers en tijdelijke huisvesting voor vergunninghouders te realiseren, zowel binnenstedelijk als in het (reguliere) landelijke gebied.
De beste mogelijkheden liggen in:
- leegstaand vastgoed
- "wachtlandschappen" (locaties zowel in de kernen als in landelijk gebied waar op termijn stedelijke ontwikkelingen zijn gepland, die pas over een aantal jaren van start gaan)
- locaties aan de randen van kernen in het reguliere landelijke gebied

De omvang van de voorziening is belangrijk: bij meer dan 11 woningen of een gebouw van meer dan 500m2 is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en deze is niet mogelijk in beschermd landelijk gebied (met name NNN, BPL), omdat daar de uitzonderingsregel dat er geen reële alternatieven zijn, niet op gaat.

Uitgangspunten

- De basis is het vigerende provinciale ruimtelijk beleid en regelgeving (Omgevingsvisie NH 20505 en de OVNH2020).
- De provincie voert geen locatie-onderzoek uit, behalve een inventarisatie van haar eigendommen, die ook getoetst worden aan de ruimtelijke randvoorwaarden. Deze provinciale locaties worden op een lijst gezet waar ook locaties op komen die door andere partijen (zoals gemeenten, Rijk) worden aangedragen.
- Het is aan de gemeenten en het COA om uiteindelijk de meest geschikte locaties te selecteren en te realiseren. Deze memo gaat in op de mogelijkheden die de provincie aan gemeenten biedt om opvang en tijdelijke huisvesting mogelijk te maken.
- Daarnaast heeft het rijk ook een menukaart met verschillende arrangementen, zoals onder meer het beschikbaar stellen van rijksgronden voor de bouw van flexunits.
- Er zijn ook mogelijkheden dat de provincie zelf opvang en tijdelijke huisvesting planologisch mogelijk maakt (bijvoorbeeld via inpassingsplannen), maar daar wordt nu niet vanuit gegaan, in ieder geval omdat het teveel doorlooptijd kost. Daarvoor gelden overigens dezelfde ruimtelijke randvoorwaarden als voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen van gemeenten.
- Binnen provinciaal beleid en regelgeving is voldoende ruimte voor gemeenten om locaties te vinden. Er is dus geen aanleiding of juridische basis om handelen in strijd met provinciale regelgeving toe te staan.
- Dat kent ook een reëel risico van succesvol beroep en bezwaar en precedentwerking. Er zal ook discussie ontstaan over het toestaan van woningbouw voor de reguliere markt op plekken waar dat nu niet mag (voor de “eigen” woningzoekenden).

Ruimtelijke randvoorwaarden en overwegingen

Voor de ruimtelijke afweging zijn twee vragen van belang:

1. Welke bestemming krijgen de opvang en tijdelijke huisvesting?
2. Is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling?

Bestemming

- Opvang van asielzoekers valt qua bestemming onder de hoofdgroep maatschappelijk. Volgens de VNG is de bestemming van een locatie maatschappelijk of logies. Het is, ruimtelijk relevant, te onderscheiden van wonen, omdat de opvang geen zelfstandig wonen betreft, en er vaak sprake is van centrale voorzieningen (koken, eten, recreatie) en een gemeenschappelijke entree. Verder is de parkeerbehoefte heel anders. Het verblijf in een asielzoekerscentrum is ook veel minder gericht op continuïteit.
- Dit is van belang in verband met enkele bepalingen in de OVNH2020 die specifiek gaan over wonen, zoals het verbod op kleinschalige woningbouw in het landelijk gebied van de MRA en woningbouw binnen de LIB-5 geluidscontour van Schiphol. De bestemming maatschappelijk of logies biedt dus meer ruimte.
- Huisvesting van vergunninghouders lijkt veel meer op wonen, zeker als het gaat om definitieve huisvesting in de reguliere woningbouw. Wat deze doelgroep betreft is de focus nu gericht op het treffen van tussenvoorzieningen, waar statushouders voorlopig kunnen verblijven. Het is te motiveren dat dit een bijzondere soort van wonen is en meer een maatschappelijke bestemming kent.

Nieuwe stedelijke ontwikkeling

- Er is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als het gaat om meer dan 11 woningen of een gebouw van meer dan 500 m2[1]. Als het om minder woningen of minder oppervlakte gaat, spreken we van een kleinschalige ontwikkeling.
- Dit onderscheid is van belang, omdat bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen de Ladder voor Duurzame Verstedelijking geldt en de behoefte moet worden aangetoond en onderbouwd moet worden als een ontwikkeling in landelijk gebied wordt gepland. Bovendien zijn nieuwe stedelijke ontwikkelingen in principe niet mogelijk in beschermd landelijk gebied. Wel zijn daar kleinschalige ontwikkelingen onder voorwaarden mogelijk.
- Ook als een ontwikkeling niet wordt gezien als stedelijke ontwikkeling geldt de algemene motiveringsplicht (artikel 3:46 Algemene Wet bestuursrecht). Mede door de maatschappelijke gevoeligheid verdient het de voorkeur om altijd de behoefte, locatie en ontsluiting te motiveren.

Binnenstedelijk gebied of landelijk gebied

- Als opvang van asielzoekers en tijdelijke huisvesting van vergunninghouders kwalificeren als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zijn ze dus onderwerp van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Dat betekent dat de behoefte moet worden aangetoond en bij voorkeur moet de ontwikkeling binnenstedelijk, maar kan, mits onderbouwd, ook in het landelijk gebied (dus buitenstedelijk) plaatsvinden.
- Gelet op de grote toename in het aantal vluchtelingen, de overvolle AZC's en het gebrek aan voldoende huisvesting voor vergunninghouders is het geen probleem om de behoefte aan te tonen.
- In de Omgevingsvisie NH 2050 en de Woonagenda NH 2020-2025 is het beleid vastgelegd dat stedelijke ontwikkelingen bij voorkeur binnenstedelijk wordt gedaan, maar dat daar onder voorwaarden kan worden afgeweken. Dat geldt ook voor de opvang van asielzoekers en tijdelijke huisvesting van vergunninghouders; deze kan ook gerealiseerd worden op geschikte locaties aan de randen van de kernen. Dus in het landelijk gebied, maar bij voorkeur wel aansluitend op stedelijk gebied. Zodat de vluchtelingen en vergunninghouders op korte afstand (ook wenselijk in verband met bereikbaarheid) van de voorzieningen in de kernen (winkels, zorg, scholen enz.) verblijven. Dit is ook wat de VNG adviseert[2].
- Bovendien zullen binnenstedelijke opties in de eerste plaats in aanmerking komen voor permanente woningbouw voor de reguliere woningmarkt.
- Definitieve huisvesting voor vergunninghouders: bij voorkeur stromen deze ook in op de reguliere woningmarkt. Reguliere woningbouw dient bij voorkeur binnenstedelijk plaats te vinden, maar kan, onder voorwaarden (zie eerste bullet) in het landelijk gebied, zeker op plaatsen die geschikt zijn om op termijn te verstedelijken, ook voor andere doelgroepen, zoals bijvoorbeeld starters. Dit is ook in overeenstemming met het principe van "sterke kernen, sterke

[1] Naar aard en omvang. Hier kan per geval (kijkend naar aard en omvang) eventueel van afgeweken worden indien goed gemotiveerd. Maar de 500 m2 is wel een gehanteerde richtlijn.

[2] OTAV-FACTSHEET RO-procedure en ladder huisvesting statushouders (VNG, november 2016): Voor de locatiekeuze verdient hergebruik van bestaande bebouwing (zowel binnen- als buiten bestaand stedelijk gebied) de voorkeur. Als dat niet lukt, dan is transformatie en intensief ruimtegebruik binnen bestaand stedelijk gebied uitgangspunt. Als dat niet lukt, dan komen goed bereikbare locaties aansluitend aan bestaand bebouwd gebied in aanmerking. Voor tijdelijke huisvesting (waarbij de ontwikkeling teniet gedaan kan orden) is de verantwoording van de locatiekeuze minder zwaar.

regio's" uit de Omgevingsvisie NH 2050. De provincie kan op basis daarvan wel vragen of de gemeenten een visie op bouwen in het landelijk gebied hebben.

- Deze denklijn is ook toegepast in het locatie-onderzoek dat de provincie heeft laten uitvoeren in de zoektocht naar plekken voor extra accommodaties voor de huisvesting van buitenlandse werknemers in de Kop van Noord-Holland.
- Er liggen binnen- en buitenstedelijk ook veel kansen in zg "wachtlandschappen". Er is al veel gebied bestemd voor woningbouw of andere ruimtelijke ontwikkeling voor de komende 5 jaar. Als deze harde plancapaciteit niet binnen 5 jaar in de planning staat om uitgevoerd te worden, biedt dat reële mogelijkheden voor tijdelijke huisvesting
- Als er buitenstedelijk (dus in het landelijk gebied) gebouwd wordt, geldt de ruimtelijke kwaliteitseis (Leidraad Landschap en Cultuurhistorie).

Beschermingsregimes

- Opvang en tijdelijke huisvesting in beschermd landelijk gebied (NNN[3], BPL) zijn, als nieuwe stedelijke ontwikkelingen, niet toegestaan, tenzij er sprake is van groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn en de nadelige gevolgen beperkt en gecompenseerd kunnen worden.
- Voor werelderfgoed UNESCO ligt dat iets anders. Hier zijn nieuwe stedelijke ontwikkelingen toegestaan, indien juist ingepast (zoals nieuwe stedelijke ontwikkelingen in de Beemster).
- Als het gaat om kleinschalige ontwikkelingen, zijn er wel mogelijkheden in beschermd landelijk gebied, meestal onder de voorwaarde dat de kwaliteiten van natuur, landschap en cultureel erfgoed niet worden aangetast. Gelet op de urgentie om flinke aantallen mensen op te vangen, zal het echter snel gaan om een nieuwe stedelijke ontwikkeling.
- Men kan aanvoeren dat de opvang en tijdelijke huisvesting een groot openbaar (maatschappelijk) belang dienen. De gemeenten zijn in eerste instantie het bevoegd gezag om die afweging te maken. Zij zullen dan ook moeten aantonen dat er geen reële alternatieven zijn. Vooralsnog is het uitgangspunt van de provincie dat er voldoende alternatieven binnenstedelijk (bijvoorbeeld in leegstaande kantoren en bedrijven) of in regulier landelijk gebied (ook in "wachtlandschappen") te vinden zijn binnen de provincie Noord-Holland.
- Er kan gesteld worden dat het bij opvang om een tijdelijke situatie gaat, waarvoor een uitzondering in beschermd landelijk gebied mogelijk zou moeten worden. Maar het maakt voor de OVNH2020 niet uit of een ontwikkeling tijdelijk of permanent is. Het gaat om de ruimtelijke relevantie. Tijdelijkheid is planologisch niet iets anders dan een permanente wijziging van de functie.
- Er is bovendien een risico dat tijdelijk permanent wordt. Recent hebben PS nog een verzoek afgewezen om de OVNH2020 aan te passen om tijdelijke huisvesting (voor 20 jaar) voor buitenlandse werknemers in BPL toe te staan.
- Daarnaast is er een risico op precedentwerking, als opvang en huisvesting in beschermd landelijk gebied wordt toegestaan.
- Bovendien wordt bouwen voor de huidige woningzoekers in BPL door de provincie afgewezen, omdat het blijkt dat ook voor deze doelgroepen voldoende ruimte is buiten beschermd landelijk gebied. Het zou vreemd zijn en niet begrepen worden als er nu wel aan asielzoekers en vergunninghouders in BPL huisvesting wordt geboden.

[3] Artikel 6.43 Natuurnetwerk Nederland en natuurverbindingen lid 4: het ruimtelijk plan maakt geen nieuwe activiteiten mogelijk die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden, of tot een vermindering van de oppervlakte van het Natuurnetwerk Nederland of de natuurverbindingen, of van de samenhang tussen die gebieden.

- Natura 2000 betreft Europese regelgeving, is niet opgenomen in de OV NH 2020 en kent om die reden ook geen afwijkingsregels. Toetsing aan de natuurwetgeving betreft maatwerk en draait om de vraag of er sprake zal zijn van een schadelijk effect op de natuurwaarden. Dit moet blijken uit een oriënterend onderzoek (voortoets, waarbij een significant effect bij voorbaat moet zijn uit te sluiten) en een eventueel verdiepend onderzoek (passende beoordeling). Als er géén sprake is van een schadelijk effect, is de ontwikkeling toegestaan. Als het niet mogelijk is om de ontwikkeling aan te passen, en significant negatieve effecten (ook niet na mitigerende maatregelen) dus niet kunnen worden uitgesloten, dan zal er gekeken moeten worden naar de belangen en argumenten om de ontwikkeling op de beoogde wijze en locatie uit te voeren. Deze criteria worden de 'ADC-criteria' genoemd:
  - Alternatieven. Zijn er alternatieven (voor de locatie en/of voor de ontwikkeling zelf) mogelijk en overwogen die mogelijk tot minder schade aan beschermde natuurwaarden leiden?
  - Dwingende reden van groot openbaar belang (vluchtelingen opvang zal hieronder vallen).
  - Compensatie. Op welke manier wordt de schade gecompenseerd ? Zulke maatregelen dienen overigens te worden getroffen vóórdat de ontwikkeling kan worden gerealiseerd.
- Wanneer niet aan al deze ADC-criteria kan worden voldaan wordt er geen vergunning verleend. Voor verreweg de meeste projecten (waaronder eventuele opvang van vluchtelingen) is de provincie het bevoegd gezag om de NB-wet-vergunningaanvraag te toetsen. Dit wordt voor de provincie gedaan door de Omgevingsdienst NHN.

Transformatie bestaand vastgoed

- Opvang of huisvesting is mogelijk in bestaande gebouwen (denk aan leegstaande winkels, kantoren, scholen, hotels, partycentra enz). Bij het onderdeel "Ruimtelijke procedures" wordt dieper in gegaan op de mogelijkheden om via de zg kruimelgevallenregeling bestaande gebouwen hiervoor in te zetten.
- Herbestemmen van vastgoed is in beginsel laddervrij, als er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Dat is het geval als geoordeeld wordt dat de functiewijziging niet leidt tot een wezenlijke andere situatie qua aard en omvang.
- Dat is vooral het geval als de ene stedelijke functie (bijvoorbeeld "kantoor") verandert in een andere stedelijke functie (bijvoorbeeld "wonen") en er geen extra bebouwing bij komt. Als een agrarische functie bijvoorbeeld wijzigt in een stedelijke functie, is er eerder sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en dient er dus een ladderonderbouwing te komen.
- Ook moet beoordeeld worden of sprake is van een nieuw beslag op de ruimte. Daarvan is in beginsel sprake als het nieuwe ruimtelijke besluit meer bebouwing mogelijk maakt dan er op grond van het voorheen geldende planologische regime aanwezig was, of kon worden gerealiseerd.
- De regeling voor Voormalige Agrarische Bebouwing (VAB) voorziet in "kleinschalige vormen van bijzondere huisvesting" op een volledig beëindigd agrarisch bedrijf. Er is in de OVNH2020 niet toegelicht wat hieronder wordt verstaan. Gemeenten kunnen deze ruimte dus benutten om te motiveren dat een andersoortige huisvesting, niet zijnde regulier wonen, hier ook onder valt. Het moet hoe dan ook kleinschalig zijn, waardoor dit niet zo geschikt lijkt voor de opvang van asielzoekers; mogelijk wel voor de tijdelijke huisvesting van enkele vergunninghouders.

Woningbouw en transformatie binnen het LIB Schiphol

- In het Luchthavenindelingbesluit (LIB) Schiphol is een verbod op nieuwe woningbouwlocaties (> 11 woningen) in de LIB-5 zone in het landelijk gebied opgenomen. Omdat het bij opvang van asielzoekers en tijdelijke huisvesting van vergunninghouders niet gaat om de bestemming wonen, levert dit geen belemmering op.

- De LIB regelgeving levert dus geen knelpunt op voor de transformatie van bijvoorbeeld kantoren voor de opvang en tijdelijke huisvesting. Binnenstedelijk kan er binnen LIB-5 transformatie van vastgoed plaatsvinden.
- De LIB-4 zone geeft wel beperkingen, maar ten aanzien van asielopvang is in de toelichting van het LIB op de LIB-4 zone expliciet een uitzondering gemaakt. Te redeneren valt dat dit dan ook geldt voor tijdelijke huisvesting van vergunninghouders. Als het gaat om definitieve huisvesting van deze doelgroep, is er sprake van regulier wonen en dat valt dus wel onder de beperkingen van LIB-4.
- In de LIB-4 zone loopt transformatie vaak vast op de rijksregel dat er niet meer dan 25 woningen per bouwplan kunnen worden gerealiseerd. Voor meer is een verklaring van geen bezwaar (vvgb) mogelijk. Het beleidskader om een vvgb te verlenen in de nota van Toelichting noemt expliciet het grote en urgente maatschappelijke belang van de acute behoefte aan tijdelijke opvang van asielzoekers.
- De mogelijkheid voor (vvgb) en de toelichting daarop biedt veel ruimte. Dat vraagt echter een beleidsafweging waar het Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) niet toe bereid/toegerust is. De afwegingsbevoegdheid ligt bij het Rijk, het is dus uiteindelijk de vraag hoe flexibel het Rijk zich opstelt.
- Met een goed onderbouwd verhaal is er zowel binnen als buiten het LIB echt wel wat mogelijk. Het onderbouwen van een dergelijk goed verhaal vraagt veel huiswerk. Snel ontwikkelen is dus geen optie.
- Binnen LIB- 4 is er slechts op een beperkt aantal locaties een beperkte leegstand. De vraag vanuit het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka) zal zijn of het wenselijk is deze gebieden (ook) voor tijdelijke huisvesting te gebruiken, en vraagt ook nadere afstemming met de betreffende gemeenten en eigenaren. De grondhouding van het Plabeka is echter positief.
- De potentiele verzwaring van de regels voor cumulatie van geluid, en de uitbreiding van de cumulatieregels van LIB-5 naar de 48-Lden contour is wel een zwaard van Damocles dat boven de gehele Schipholregio hangt. Dit is een gebied dat ruim buiten de beperkingencontouren in het LIB valt en ook transformaties van kantorenlocaties belemmert.
- Hoe dan ook moet er altijd aangetoond worden dat er sprake is van een goed en gezond woon- en leefklimaat. De ene locatie is de andere niet; dat geldt ook voor locaties binnen LIB-4. Voor opvang en tijdelijke huisvesting is dat iets minder zwaarwegend dan voor permanente huisvesting. Maar gegeven het belang dat gezondheid nu inneemt binnen de Omgevingswet en anticiperend daar op nu al in alle adviezen van de commissie MER is dit binnen de hele Schipholregio een aandachtspunt.

Bedrijventerreinen

- Bedrijventerreinen zijn bestemd en ontwikkeld voor bedrijven, met verschillende milieucategorieën (die het veroorzaken van hinder als geur en geluid mogelijk maken). Bedrijventerreinen zijn daarom in principe niet geschikt voor opvang en tijdelijke huisvesting. Vaak is er geen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.
- Daarnaast belemmert opvang en huisvesting vestiging of uitbreiding van bedrijven of kan het opvullen van bedrijventerreinen leiden tot een ruimtevraag voor nieuwe bedrijventerreinen.
- Op dit moment is tijdelijke huisvesting op een bedrijventerrein niet in strijd met de OVNH2020. Daarom worden her en der in NH tijdelijke logiesvoorzieningen voor buitenlandse werknemers op bedrijventerreinen gerealiseerd.
- In de ontwerp OVNH2022 wordt dit onder voorwaarden toegestaan:
  - de logiesactiviteiten zien op kort verblijf;

- op de locatie kan worden voorzien in een aanvaardbaar leef-/verblijfklimaat, mede gelet op de situering van de logiesactiviteiten op het bedrijventerrein en de aanwezigheid van stedelijke voorzieningen in de nabije omgeving;
- omliggende bedrijven worden niet in hun bedrijfsvoering belemmerd; en
- de logiesactiviteiten worden toegestaan voor een periode van maximaal 10 jaar.

- Deze randvoorwaarden kunnen ook toegepast worden om tijdelijke opvang van asielzoekers op bedrijventerreinen mogelijk te maken. Alleen het kort verblijf is bedoeld voor maximaal 4 maanden (naar analogie van de verblijfsrecreatie). Deze voorwaarde moet dan worden losgelaten.

Transformatie vakantieparken NHN

- GS hebben in mei 2021 de spelregels voor de transformatie van vakantieparken in NHN vastgesteld. Dit geeft gemeenten extra ruimte om vakantieparken die geen perspectief meer hebben voor de verblijfsrecreatie te transformeren naar een permanente woonfunctie of tijdelijke een andere bestemming voor bijzondere doelgroepen. Gedacht wordt daarbij aan buitenlandse werknemers, starters, mensen die rust nodig hebben of (net) gescheiden zijn (spoedzoekers).
- De transformatie van vakantieparken is gericht op het aanpakken van kwalitatieve problemen op de betreffende locatie en niet op het oplossen van huisvestingsproblemen. Het zijn plekken die qua leefbaarheid in aandacht staan en dan kan beter gekozen worden voor minder 'belaste' functies dan opvang van asielzoekers. Maar dat is aan de gemeenten om te bepalen; daarvoor zijn de spelregels opgesteld.
- Om extra ruimte aan gemeenten te geven is een wijziging van de OV nodig, om de transformatie van de bestaande vakantiewoningen niet te beschouwen als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In de ontwerp OVNH2022 is een tijdelijke regel opgenomen om gemeenten in NHN (waar sprake is van circa 30 vakantieparken zonder toekomst) de mogelijkheid te bieden parken onder voorwaarden te transformeren.
- Naar verwachting treedt de OVNH2022 pas in de tweede helft van 2022 in werking, dus op korte termijn biedt dit geen soelaas. Tenzij gemeenten op basis van het GS-besluit van mei 2021 en de positieve behandeling van de spelregels in de statencommissie RWK op 30 augustus 2021 op eigen risico de spelregels voor transformatie al toepassen. De provincie kan dit gedogen; het is immers voorgenomen regelgeving, maar derden kunnen met succes de transformatie aanvechten op basis van de huidige strijdigheid met de OVNH2020. Eventueel zouden GS gebruik kunnen maken van de mogelijkheid om ontheffing te verlenen (zie verderop onder "Ontheffing").

Verbod op kleinschalige woningbouw in het MRA landelijk gebied

- In het werkingsgebied MRA landelijk gebied is kleinschalige woningbouw (< 11 woningen) niet toegestaan, maar zoals hierboven aangegeven krijgt de opvang van asielzoekers of tijdelijke huisvesting van vergunninghouders geen bestemming wonen (eerder maatschappelijk), dus geldt dit verbod niet.

Ruimtelijke procedures

Bestemmingsplan of omgevingsvergunning (mede gebaseerd op de OTAV-FACTSHEET "RO-procedure en ladder huisvesting statushouders", VNG, november 2016)[4]

- In sommige gevallen is het noodzakelijk om een omgevingsvergunning te verlenen of een bestemmingsplanwijziging door te voeren bij het inrichten van een opvang- of tijdelijke huisvestingslocatie. Het huidige bestemmingsplan voorziet dan niet in de functie die een locatie met zich meebrengt (maatschappelijke doeleinden of logies).
- Het wijzigen van een bestemmingsplan kent een lange doorlooptijd, en dat is niet gewenst gezien de actuele urgentie.
- In de meeste gevallen is een bestemmingsplanwijziging ook niet nodig, omdat een opvanglocatie of een tussenvoorziening veelal een tijdelijke ontwikkeling is (korter dan 10 jaar). Gemeenten kunnen dan op basis van het Besluit Omgevingsrecht (Bor) een omgevingsvergunning voor planologisch strijdig gebruik voor maximaal 10 jaar verlenen.
- Door het toepassen van de kruimelgevallenregeling (Bor Bijlage II, artikel 4 onderdeel 9) is het bovendien mogelijk om snel opvang en tijdelijke huisvesting juridisch mogelijk te maken, vooral in bestaand vastgoed. De reguliere Wabo-procedure kan in dat geval worden toegepast en is veel korter dan de uitgebreide procedure. Het college van Burgemeester en wethouders is bevoegd gezag en besluit in principe binnen 8 weken. Er is juridisch geen rol voor de gemeenteraad. Het besluit moet worden voorzien van een motivering waaruit blijkt dat alle relevante ruimtelijke aspecten zijn onderzocht en zijn afgewogen.
- Als het project specifiek is gericht op opvang van vergunninghouders, kan deze toepassing van de kruimelgevallenregeling ook in het buitengebied. Binnen de bebouwde kom maakt de kruimelgevallenregeling ook uitbreiding van hoofdgebouwen mogelijk (Bor Bijlage II, artikel 4 onderdeel 1), waarbij het aantal woningen mag uitbreiden (artikel 5 onderdeel 1).
- Indien het project voor vergunninghouders bedoeld is als tijdelijke uitbreiding van de sociale woningvoorraad, dan kan gebruik worden gemaakt van Bor Bijlage II, artikel 4 onderdeel 11. Deze kruimelregeling is zowel te gebruiken voor bouwen als voor het toestaan van een met het bestemmingsplan strijdig gebruik. Tijdelijk is daarmee begrensd tot maximaal
- tien jaar. Het inhoudelijk motiveren van de tijdelijkheid van de functie is niet meer nodig. Het is voldoende als de locatie weer in de oorspronkelijke toestand kan worden teruggebracht.
- De kruimelgevallenregeling (artikel 2.12 lid 1a onder 2 / artikel 2.3 en bijlage II Besluit omgevingsrecht) maakt permanente huisvesting van asielzoekers in bestaande bebouwing overal mogelijk, zowel binnen als buiten bestaand stedelijk gebied (Bijlage II, artikel 4 lid 9).
- Nieuwbouw voor tijdelijke huisvesting (maximaal 10 jaar) is ook vrijwel overal mogelijk, mits de ontwikkeling teniet gedaan kan worden (Bijlage II, artikel 4 lid 11). Er zullen voldoende waarborgen moeten zijn dat de accommodaties niet permanent omgezet worden naar reguliere burgerwoningen.
- De OVNH2020 is van toepassing op geheel artikel 4 van bijlage II bij de Bor. Dit houdt in dat de tijdelijke en permanente omgevingsvergunningen moeten voldoen aan de OVNH2020, omdat de provincie grip wil houden op ontwikkelingen met wezenlijke impact op provinciale belangen, zoals bijvoorbeeld stedelijke functies in het beschermde landelijk gebied.
- Toepassen van de kruimelgevallenregeling voor tijdelijke situaties is vooral interessant, indien er snel gebouwd of verbouwd moet worden. Voor wat betreft de toetsing aan omgevingsaspecten

[4] Deze paragraaf is bedoeld als bondige, niet uitputtende samenvatting van de mogelijkheden die gemeenten hebben om snel opvang en tijdelijke huisvesting planologisch-juridisch mogelijk te maken.

geldt er wettelijk een korter lijstje bij tijdelijke vergunningen. De Wet geluidhinder is bijvoorbeeld niet van toepassing (hoewel men dit aspect wel in het kader van een goede ruimtelijke ordening moet verantwoorden). Ook gelden lichtere eisen vanuit het Bouwbesluit voor tijdelijke bouwwerken, in het Bouwbesluit begrensd op vijftien jaar.

Ontheffing

- Gedeputeerde Staten kunnen op aanvraag van burgemeester en wethouders een ontheffing als bedoeld in artikel 4.1a van de Wet ruimtelijke ordening verlenen van de regels in hoofdstuk 6 van de OVNH2020, voor zover deze zich richten op ruimtelijke plannen, en voor zover de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid wegens bijzondere omstandigheden onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot de met die regels te dienen provinciaal belangen.
- Er kan betoogd worden dat de vraag naar opvanglocaties voor asielzoekers een bijzondere omstandigheid is die niet voorzien is. De vraag is echter of dat juridisch correct is. Het is een steeds terugkerende vraag en deze vraag hangt niet alleen samen met een piek door extra vluchtelingen, maar ook door het permanente gebrek aan voldoende woningen om door te stromen en dat is wel voorzienbaar (want al jaren een bekend probleem).
- Bij het toepassen van de ontheffingsbevoegdheid moet het gaan om bijzondere omstandigheden. Toelichting Wro: "De ontheffingsbevoegdheid strekt zich immers niet uit tot reguliere gevallen waarin de regels in de provinciale verordening de verwezenlijking van het gemeentelijk ruimtelijk beleid belemmeren. Indien de provincie van mening is dat de verordening voor een reeks van situaties tot resultaat heeft dat de verwezenlijking van het gemeentelijk beleid onevenredig wordt belemmerd in verhouding tot het provinciale ruimtelijke belang, dan zal de provincie de desbetreffende verordening moeten wijzigen. In die situatie past niet het instrument van de ontheffing. Het instrument ontheffing is bedoeld voor uitzonderlijke situaties die zich incidenteel zouden kunnen voordoen".

Experimenteer- en meerwaardebepaling

- Gedeputeerde Staten kunnen een gebied aanwijzen waarbinnen ten behoeve van een experiment of activiteit in de fysieke leefomgeving van de regels bij of krachtens de OV NH 2020 mag worden afgeweken.
- Het gaat dan om een experiment dat bijdraagt aan innovatieve ontwikkelingen en voldoende aannemelijk is dat uitvoering ervan bijdraagt aan de ambities en doelstellingen zoals omschreven in de Omgevingsvisie NH2050.
- Het experiment mag geen onevenredige afbreuk doet aan de doelen en belangen die door de regels waarvan wordt afgeweken worden behartigd.
- Er kan ook toepassing worden gegeven als de activiteit bijzondere meerwaarde heeft voor de ambities en doelstellingen zoals omschreven in de Omgevingsvisie NH2050 en de activiteit geen onevenredige afbreuk doet aan de doelen en belangen die door de regels waarvan wordt afgeweken worden behartigd.
- De opvang en tijdelijke huisvesting zijn waarschijnlijk niet aan te merken als experiment dat bijdraagt aan innovatie en aan de ambities en doelstellingen van de Omgevingsvisie NH 2050. De Omgevingsvisie zegt niets over opvang asielzoekers en tijdelijke huisvesting van vergunninghouders.

Regionale afspraken

- Opvang van asielzoekers en tijdelijke huisvesting van vergunninghouders vallen dus meestal onder nieuwe stedelijke ontwikkelingen en moeten dan volgens de OV NH 2020 regionaal afgestemd te worden.

- Deze regionale afstemming is vooral bedoeld om een goede regionale balans te hebben in vraag en aanbod van stedelijke ontwikkelingen, waarvan sommige programmeerbaar zijn en dus moeten voldoen aan onder andere behoefteramingen (zoals reguliere woningbouw, kantoren, bedrijven en detailhandel) en waarvan andere niet-programmeerbaar zijn, de zg. "overige stedelijke ontwikkelingen" (zoals bijvoorbeeld bioscopen, crematoria, verblijfsrecreatie).
- Opvang van asielzoekers valt onder "overige stedelijke voorzieningen" waarvoor de regio's een werkwijze hebben vastgesteld om deze regionaal af te stemmen. Hiervoor gelden geen verdere randvoorwaarden, zoals die bij andere stedelijke functies als wonen, bedrijven, kantoren en detailhandel (programmeerbare ontwikkelingen) wel gelden.
- Tijdelijke huisvesting van vergunninghouders is een gemeentelijke taak op basis van een verdelingssleutel. Dat maakt een regionale aanpak (centrale gemeenten die huisvestiging bieden aan vergunninghouders van de hele regio) praktisch niet mogelijk.

STICHTING SAMEN
SANTPOORT-ZUID

Per email: griffie@velsen.nl

Aan de Gemeenteraad van de Gemeente Velsen

Postbus 465

1970 AL IJmuiden

Betreft: Rekensom - Opvang asielzoekers op de lange termijn in de Gemeente Velsen

Datum: 5 april 2024

Geachte Raadsleden,

Deze brief is bedoeld als een constructieve bijdrage aan het openbare debat over de plannen voor opvang van asielzoekers op de langere termijn binnen de gemeente Velsen. Graag zetten wij de zaken op een rij om het in perspectief te plaatsen. Omwille van het overzicht laten we details over toepasselijke regelgeving achterwege. Het is inmiddels duidelijk geworden dat bouwen op de voorkeurs-locaties tegen alle gemeentelijke en provinciale ruimtelijke ordeningsbeleid ingaat (o.a. Structuurvisie, Groenstructuur plan, Bestemmingsplan, Omgevingsverordening provincie Noord-Holland).

Met bijna 400 donateurs is de Stichting een steeds sterkere vertegenwoordiging van Santpoort-Zuid aan het worden. Ook de kernen Haarlem-Noord, Bloemendaal-Noord en Santpoort-Noord tonen inmiddels interesse en sluiten zich bij ons aan.

Samenvatting van deze brief

1. Indien maximum 200 opvangplaatsen werkelijk een maximum is, dan is meer dan 1 locatie nodig om aan de taakstelling te voldoen.
2. Het locatieonderzoek heeft zoveel gebreken en inconsistenties dat het niet kan worden gebruikt.
3. Oplossingrichting: Duurzame opvang met draagvlak door meerdere kleinschalige locaties.

Raadsbesluit

De basis voor het proces wat nu loopt is het Raadsbesluit van 22-05-2023 (R23.023). Dat luidt als volgt:

“3) Voor de langere termijn, na 2024, het college opdracht te geven om te onderzoeken op welke locaties opvang op land duurzaam gerealiseerd kan worden. Hierbij in eerste instantie te zetten op de meest kansrijke locaties, zoals Handgraaf of sportpark de Elta, maar ook de mogelijkheden voor andere locaties in ogenschouw te houden voor het geval dat opvang op deze locaties niet voldoende of niet mogelijk blijkt te zijn”.

‘’Om de samenleving te betrekken bij het formuleren van succesfactoren, ideeën en zorgen voor opvang voor de langere termijn en dit tijdig aan de raad voor te leggen ter bespreking en besluitvorming.’’

We benadrukken graag nogmaals dat wij het voornemen van de Gemeente Velsen voor het voldoen aan de taakstelling steunen. Die taakstelling (261 in 2023) is gewijzigd (377 in 2024) door instroom die we niet kunnen beïnvloeden. De prognoses zijn dat die stijgt. Punt van discussie is de manier waarop daaraan wordt voldaan en de locatiekeuze.

We volgen uiteraard het openbare debat en zien dat er genuanceerd en kritisch wordt nagedacht over dit dossier binnen de Raad. Tot op heden heeft dat echter niet geleid tot een aanpassing van het Raadsbesluit (R23.023).

Vragen door de CDA-fractie

Door de CDA-fractie zijn onzes inziens terecht vragen gesteld (zaak nr 1554755) of er niet naar meer dan één locatie moet worden gekeken. Enerzijds door toenemende aantallen, anderzijds vanwege de sterke wens in de samenleving tot kleinschaliger opvang. Die vragen zijn afwijzend beantwoord door het college omdat zij niet verwachten dat er duurzaam 377 plekken nodig zijn. Waar zij dat op baseert is niet duidelijk gemaakt. Verder zou – volgens het College – kleinschalige opvang financieel niet haalbaar zijn volgens de maatstaven van het COA. Wat die (meer)kosten zijn is niet bekend.

Verwachte aantallen asielzoekers en taakstelling

De Gemeente Velsen heeft 68.790 inwoners (bron: CBS). Als we de SES-WOA score meewegen en net als het Ministerie uitgaan van een benodigde capaciteit van 96.000 opvangplekken op 1-1-2025 dan moeten er de volgende aantallen worden opgevangen in de Gemeente Velsen.
2023: 261
2024: 377
2025: 523

Draagvlak

Als bewoners iets moeten kunnen vinden over de plannen van de Gemeente zal duidelijk moeten zijn wat die plannen concreet zijn. Daaraan ontbreekt het vooralsnog. Omdat het onduidelijk is ontstaat ruis. Dat betekent dat bewoners nu uitgaan van een permanent grootschalig AZC (in aantallen ca 10% van het aantal bewoners -3300- van Santpoort-Zuid). Verderop blijkt waarom.

Ondanks communicatie door de Gemeente is er nog steeds sprake van tegenstrijdige informatie. Dat wordt vermoedelijk veroorzaakt doordat de uitkomst van het voornemen al vaststaat en gelegenheidsargumenten moeten worden gevonden om de gewenste uitkomst te krijgen. Daardoor wijzigen die argumenten gaande het proces. Een plan van aanpak is op 17-11-2023 verschenen. Dat plan gaat over de organisatie van het project, niet over de inhoud. Op 17-11-2023 is ook de Participatieaanpak (Samenspel Velsen) verschenen. Dat

plan gaat over met wie en hoe in gesprek wordt gegaan en de organisatie van de participatie.

Op basis van de beschikbare informatie zijn de volgende scenario's nog mogelijk.

Scenario's

Scenario 1: Minimaal 200 permanent

In de bestuursovereenkomst tussen de Gemeente Velsen en het COA getekend op 21-12-2023 staat dat er sprake is van een minimumaantal van 200 asielzoekers. Dat moet begrepen worden in die zin dat er een ondergrens is om een AZC te gaan bouwen van 200. Daarmee wijkt het COA af van hun principe van 300 asielzoekers als ondergrens. In de laatste passage staat: als de Gemeente hierdoor niet voldoet aan de op dit moment gestelde taakstelling o.b.v. de Spreidingswet dan bepaalt de Gemeente hoe daarmee wordt omgegaan. Dat betekent: een hoger aantal.
Conclusie:
Geen bovengrens permanent

Scenario 2: Maximaal 200 permanent

De afspraak die is gemaakt (zie scenario 1) is naar de bewoners gebracht als een bovengrens. Echter dat is nergens vastgelegd op een wijze die handhaafbaar en afdwingbaar is. In de vraag en antwoordlijst uit de klankbordbijeenkomsten wordt de grens vermeld als een maximum van 200. In de beantwoording van de vragen van het CDA bij memo van 11-03-2024 door de portefeuillehouder is sprake van maximaal 200 opvangplekken. Er is nergens formeel vastgelegd dat dat zo is. Echter, als het wel zo mocht zijn dan is de vraag waar de overige aantallen worden ondergebracht. Dat wil zeggen de benodigde overige 177 plekken plus AMV'ers en plus statushouders. Het kan niet anders dat die op andere locaties moeten worden ondergebracht.
Conclusie:
Het is onduidelijk of er een bovengrens is voor permanente opvang en als die er al is dan is het ons niet gebleken dat die formeel is vastgelegd op een wijze die handhaafbaar en afdwingbaar is.

Noot: Permanent of tijdelijk

Het COA spreekt van permanent en langer dan 10 jaar. De Gemeente gaat soms uit van 10 jaar en noemt dat tijdelijk. In de reactie van Sweco voor het doen van vervolgonderzoeken van eind 2023 wordt het bijvoeglijk naamwoord "tijdelijk" tussen haakjes geplaatst: "(tijdelijk) AZC". In de online informatiebijeenkomst op 7 februari verklaarde de vertegenwoordiger van het COA (vestigingsmanager Velsen-Noord) dat het niet anders kan dan dat er, gelet op de investeringen, een permanente opvang voor 15-20 jaar komt "als je er iets moois van wilt maken". Het is ons verder niet duidelijk hoe Sweco tot een goed onderbouwd locatie-oordeel kan komen als uit de opdracht niet kan worden opgemaakt hoelang het beoogde AZC in stand gehouden dient te worden.

Scenario 3: Eén locatie

Het college houdt vast aan 1 locatie zijnde Handgraaf en/of De Elta. We missen nog een formele vaststelling dat het een van beiden is. 1 locatie is wat steeds is gecommuniceerd en blijkt ook uit de antwoorden op de vragen van de CDA-fractie. Dat betekent dat er geen bovengrens is en het permanent is (scenario 1). Het risico wat wij zien is dat het een opschaalbare locatie wordt. De toename van asielzoekers

zal daar in de toekomst opgevangen moeten worden. Als er plannen komen om asielopvang te combineren met spoedzoekers en starters op de woningmarkt wordt het nog moeilijker controleerbaar en handhaafbaar.

Conclusie:
1 locatie kan niet anders dan een opschaalbare locatie zijn. Onduidelijk of Handgraaf en De Elta als 1 locatie worden gezien. Indien dat het geval is, is het opschaalrisico nog groter.

Uitgangspunten Sweco onderzoek

Hoewel de opdrachtverstrekking aan Sweco niet gedeeld wordt en zelfs niet beschikbaar lijkt, ook niet na herhaaldelijke WOO verzoeken, gaan we ervan uit dat het locatieonderzoek plaatsvindt op basis van de oppervlakte criteria voor 250-300 opvangplekken. Uit niets blijkt dat het anders is. Met andere woorden het is niet aangepast naar 200 plekken. Belangrijk is ook dat een specifiek afwegingskader om keuzes te maken (een meetlat) ontbreekt. Wij kunnen ons overigens niet voorstellen dat er geen opdrachtverstrekking aan Sweco is.

Uit het memo “Locatieverkenning opvang lange termijn” van 12-09-2023 (onderzoek gestart in mei 2023) is af te leiden dat wel de volgende criteria worden gebruikt:

a) Locatie en plaats (waar is het)
b) Eigendom (van wie)
c) Oppervlakte
    a. 1000m2 bebouwd + 4000m2 overig – 0,5 ha (= 125-150 plekken)
    b. 2000m2 bebouwd + 13000 m2 overig – 1,5 ha (=250-300 plekken)
d) Beschikbaarheid. Locaties zonder plannen voor realisatie binnen 2 jaar en minimaal beschikbaar voor 5 jaar.

Voor zover bekend zijn dit de criteria. Er zijn geen andere criteria doorgegeven aan Sweco volgens informatie van projectleider dhr B. Loggers. Deze criteria kunnen dus worden gezien als het afwegingskader voor het onderzoek op basis waarvan conclusies worden getrokken. Bij de heer Loggers staat de vraag uit of er nog meer criteria zijn dan deze. Als daar geen antwoord op komt zijn dit de criteria.

Tot nu toe is duidelijk dat Sweco de lagere aantallen van 200 niet heeft meegenomen in haar onderzoek. Conform pag. 6 van 42 van het Sweco rapport wordt uitgegaan van 1,5 ha (15.000 m2) en 3 bouwlagen. Dat betekent 300 plekken. Dus criterium voor 125-150 (0,5 ha) worden NIET meegenomen.

Los daarvan zijn locaties waar concrete plannen zijn voor woningbouw zijn -achteraf, na het starten van het Sweco onderzoek- uitgesloten. Het is niet duidelijk waarom daar geen (tijdelijk) AZC kan worden gevestigd. Dit zijn reëele alternatieven. Zelfs voor een permanent AZC.

De plancapaciteit voor de Gemeente Velsen is vastgesteld op 2100 woningen tot 2040 (Bron: https://plancapaciteit.nl/kaart) Tot 2040 zijn volgens bevolkingsprognoses van de Provincie NH slechts 1100 woningen nodig. Dit betekent dat ruim voldoende capaciteit beschikbaar is om te bouwen, bovendien zonder aantasting van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL).

Volgens de fractievoorzitter van GroenLinks in het kader van de Omgevingsvisie Velsen kan dan ook meteen duurzaam worden gebouwd binnen de plancapaciteit en wordt tijdelijke bouw (containers etc.) voorkomen. Dat strookt ook met de beslissing van het College en de Raad om bijvoorbeeld de voetbalvereniging RKVV niet te verplaatsen en dus niet te herbouwen in BPL.

Het Sweco rapport hebben wij via WOO verkregen via de Provincie. De conclusies zijn vermeld maar zwartgelakt aangezien het nog een conceptversie zou betreffen. Wij hebben gemotiveerd bezwaar gemaakt tegen het zwartlakken bij de Provincie omdat de regels voor zwartlakken onzes inziens foutief zijn toegepast.

De feiten kunnen de conclusies niet dragen

In het rapport wordt aangestuurd op grote locaties niet zijnde -recent aangewezen- woningbouwbestemmingen (zoals Grote Buitendijk). Onze visie en verwachting is dat door de opzet van het onderzoek de gepresenteerde feiten de conclusies niet kunnen dragen. Zo wordt de locatie Grote Buitendijk buiten beschouwing gelaten terwijl maar een deel van de percelen als woningbouw is aangewezen én de percelen die wel bebouwd gaan worden staan pas in de periode 2031-2039 ingepland (zie monitor plancapaciteit van de provincie Noord-Holland https://plancapaciteit.nl/kaart). Dit soort zaken blijven (naar het lijkt bewust) onbenoemd.

Eigen locatieonderzoek

Mede om de hierboven genoemde redenen hebben we een eigen locatieonderzoek gestart waarin we alle daarvoor in aanmerking komende percelen objectief zullen toetsen aan de daarvoor geldende basiscriteria. Dus zowel voor 0,5 ha als 1,5 ha. We zijn echter van mening dat dit primair een taak is van de Gemeente.

In gebreke op WOO verzoeken

In het kader van een open overheid is het mogelijk WOO-verzoeken te doen. Helaas hebben wij dat in dit dossier herhaaldelijk moeten doen. In alle gevallen beantwoordt de Gemeente Velsen ingediende verzoeken niet, niet op tijd of niet volledig. In twee gevallen hebben burgers met steun van de Stichting beroep ingesteld bij de Rechtbank Haarlem sectie bestuursrecht. Die beroepen lopen nog. De Gemeente blijft dus serieus in gebreke op dit grondrecht van burgers.

Wegraken data

De recente ontwikkelingen met betrekking tot het wegraken van data over de periode oktober 2022 en november 2023 helpen daar in het geheel niet bij. Het betreft o.a. het wegraken van alle e-mail verkeer van de Projectleider (dhr van Dam) tijdens de doorlooptijd van het Sweco onderzoek. Hoewel we geen aanleiding hebben uit te gaan van opzet is dit zeer ernstig en maakt het vergoed onmogelijk de juistheid van de ondezoeksopzet te kunnen vaststellen. Het beperkt ons als inwoners van Santpoort-Zuid ernstig in onze

mogelijkheden tot het controleren, laat staan participeren in het gemeentelijk proces van totstandkoming van de locatiekeuze.

Dat alles doet er echter niet aan af dat de Gemeente haar verplichtingen moet nakomen. Wij zullen daarop blijven hameren en mogelijk kan dit ertoe leiden dat conclusies naar aanleiding van het onderzoek in opdracht van de Gemeente niet kunnen worden getrokken.

Tegenstrijdigheden en participatie

Zoals hierboven aangegeven kenmerkt dit dossier zich door tegenstrijdige informatie. De vraag is of dat opzet is of onkunde. In dit dossier is gekozen voor het betrekken van bewoners. Dat is op zich te waarderen. In de ogen van het College en de Raad is dit wellicht een van de grootste participatie trajecten. Het betrekken van bewoners was in eerste instantie niet het uitgangspunt.

Echter, participatie start met informatievoorziening. Die is er nu niet vooraf geweest en als er informatie is, is die tegenstrijdig of het gaat over het proces en de stappen. Het kan niet gaan over de invulling en randvoorwaarden van een locatie als die locatiekeuze niet transparant is en correct is uitgevoerd.

Het is voor bewoners niet mogelijk om zonder informatie te participeren. Ook niet als die participatie als “raadgevend” wordt betiteld. In de huidige opzet zijn de participatiebijeenkomsten niet meer dan eenzijdige informatiesessies.

We hebben daar middels een brief van Wieringa Advocaten in October 2023 aandacht voor gevraagd en gesteld waar participatie aan moet voldoen en welke rol en positie de Raad daarin kan en zou moeten spelen onder de Omgevingwet die op 1-1-2024 in werking is getreden. De Raad heeft besloten dat naast zich neer te leggen.

Duurzame opvang

In de beantwoording van vragen van het CDA waarom opvanglocaties van 100 plekken niet mogelijk zijn antwoordt het college dat dat alleen kan indien er al locaties beschikbaar zijn die direct in gebruik kunnen worden genomen. We hebben een inventarisatie gemaakt van alle vastgoed in bezit van de Gemeente en zijn van mening dat met wat creativiteit en leiderschap ook initiatieven met de private markt (via huur, aanpassing en herbestemming) kunnen worden ontwikkeld om vastgoed snel beschikbaar te maken.

Het college hanteert de aanname dat kleinschalige opvang tot meer preventie, toezicht op de openbare orde, inzet van politie etc. zal leiden. Wij zijn echter van mening dat het omgekeerde het geval kan zijn. Als opvang kan opgaan in de samenleving is er veel minder repressief toezicht nodig en zijn omwonenden veel meer bereid te helpen hetgeen tot minder kosten leidt.

Het debat in dit dossier heeft een korte horizon van 1 tot 2 jaar omdat niet verder vooruit kan worden gekeken m.b.t. verwachte instroom en taakstelling. Er is echter behoefte aan een structurele visie hoe om te gaan met opvang van asielzoekers op de lange termijn. Korte termijn oplossingen blijven tot controverses leiden met bewoners en dat bevordert het draagvlak en het vertrouwen in goed bestuur niet.

Pilots kleinschaligheid

Het COA start zelf kleinschalige pilots omdat, naar hun eigen mening, draagvlak in de samenleving voor grote opvanglocaties (>100) ontbreekt. Vluchtelingenwerk Nederland heeft onderzocht en vastgesteld dat locaties van max 50 plekken het meest succesvol zijn. Zowel voor de asielzoekers als voor de directe omgeving.

Het lijkt erop dat het college het voortouw neemt met het voldoen aan de taakstelling die in de toekomst kan wijzigen maar vervolgens aan de leiband van het COA loopt voor wat betreft de financiering en het bepalen van het ruimtelijk gebruik in onze Gemeente. Het financiële aspect dat het COA als argument gebruikt is nooit verhelderd. Het COA heeft ontegenzeglijk een sterke positie en de financiën om zaken af te dwingen. Moeten we daaraan toegeven?

Wij roepen het College en de Raad op om ook bij de invulling van het ruimtelijk gebruik het voortouw te nemen en op te komen voor de belangen van de bewoners en tegelijkertijd voor de belangen van asielzoekers door hun humane omstandigheden te bieden. Draagvlak van de directe omgeving draagt daar aan bij.

Wat wij vragen

1. Zie erop toe dat het College zich houdt aan wetten en regels die er zijn om de burger te beschermen tegen een -machtige- overheid. Dat betekent onder andere:
   a. tegemoetkomen aan WOO verzoeken binnen de wettelijke termijn en;
   b. voldoen aan bewaartermijnen volgens de Archiefwet.

   Dit zijn minimumeisen voor een Gemeente die wil werken aan vertrouwen.

2. Amandeer het raadsbesluit van 22-05-2023 en vraag om onderzoek van meerdere locaties van 50-100 plekken zodat ook opvang van (meer dan) 377 plekken mogelijk is. Naast de 2 beoogde locaties worden er nu geen andere locaties serieus onderzocht. Het College kan zich dan niet verschuilen achter het Raadsbesluit. Dat IJmuiden als kern daarbij tot op zekere hoogte wordt ontzien kunnen wij ons voorstellen maar volledig ontzien gaat wat ver. Als er een evenredige spreiding is over de overige kernen zal Santpoort-Zuid uiteraard zijn deel nemen.

3. Geef het College opdracht om met COA in gesprek te gaan voor het starten van pilots voor kleinschalige opvang in de Gemeente Velsen. Zo nemen we ook op dit punt het voortouw. Wij zijn bereid daar als Stichting een constructieve rol in te spelen

4. Maak een herstart met dit hele dossier en begin op een constructieve manier van voren af aan. De tegenslagen stapelen zich onophoudelijk op. De laatste is het dataverlies in dit gevoelige dossier dat onacceptabel is. Geef opdracht aan het College te stoppen met doelredenaties en gelegenheidsargumenten. Verdergaan op deze manier zal de weerstand vergroten en daardoor kan de vlam in de pan slaan. Dat willen we voorkomen.

Tot slot

Na de uitzending in Nieuwsuur op 15 maart jl. hebben diverse Raadsfracties ons uitgenodigd voor een gesprek. We waarderen die constructieve houding en dat er gesprek mogelijk is over onze bevindingen en wat een mogelijke aanpak kan zijn.

Mochten er naar aanleiding van deze brief vragen zijn dan horen wij dat uiteraard graag.

Met vriendelijke groet,

Bestuur Stichting Samen Santpoort-Zuid

Email: bestuur@samensantpoortzuid.nl

www.samensantpoortzuid.nl

Geachte [redacted],

Bedankt voor uw brief. Wij nemen de geuite bezwaren over het gevolgde proces zeer serieus. De provincie draagt zorg voor de bescherming van het Bijzonder Provinciaal Landschap (BPL). Er worden constructieve gesprekken gevoerd door de gemeente Velsen en de provincie Noord-Holland over het locatieonderzoek voor de realisatie van een tijdelijk asielzoekerscentrum. Het is in het belang van gemeente en provincie dat hierbij alle kansrijke locaties worden afgewogen om tot de meest geschikte locatie(s) te komen. Uw inbreng wordt meegenomen in dit proces.

Met vriendelijke groet,

E.A.S. (Esther) Rommel
Gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkeling, Economie, Financiën, Havens en Recreatie

T 023 514 5673
Paviljoen Welgelegen
Dreef 3, 2012 HR Haarlem
Postbus 3007, 2001 DA Haarlem
www.noord-holland.nl
secretariaat.rommel@noord-holland.nl

Provincie Noord-Holland

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15029
Extern Zaak ID	2233239
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	11.c
Titel	Energie/Ruimte: Aanbieding onderzoek Aanlanding energie-infrastructuur - ruimtelijk impact en brede welvaart analyse (C-agenda Leefomgeving -leidend- 30-05 en C-agenda Ruimte 27-05)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

In opdracht van de provincie Noord-Holland en in samenwerking met de gemeenten Hollands Kroon en Den Helder is een onderzoek uitgevoerd naar de directe en indirecte ruimtelijke gevolgen en de impact op brede welvaart van aanlanding van wind op zee in de Kop van Noord-Holland. Het onderzoek is een bouwsteen om tot een standpunt te komen over de aanlanding in de Kop van Noord-Holland, de locatiekeuze en de voorwaarden.

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
L.M.A. van der Knaap
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144745
knaapl@noord-holland.nl

Verzenddatum
23 APR. 2024

Kenmerk
2233239/2233241

Uw kenmerk
.

Betreft: Aanbieding rapport Aanlanding energie-infrastructuur – ruimtelijk impact en brede welvaart analyse

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Aanbieding rapport onderzoek 'Aanlanding energie-infrastructuur – ruimtelijk impact en brede welvaart analyse'.

Inleiding

Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) onderzoekt binnen het Programma Verbindingen Aanlanding Wind op Zee 2031-2040 (pVAWOZ) hoe en waar de opgewekte energie op de Noordzee het beste aan land kan worden gebracht in de periode 2031-2040. In Noord-Holland worden locaties in en rondom het Noordzeekanaalgebied en de Kop van Noord-Holland onderzocht op de mogelijkheden voor aanlanding van waterstof en/of elektriciteit. Tegelijkertijd werkt EZK aan de ruimtelijke procedure voor een nieuwe 380kV-hoogspanningsverbinding tussen het Noordzeekanaalgebied en de Kop van Noord-Holland: het project Netuitbreiding Noord-Holland Noord. Beide ontwikkelingen hangen met elkaar samen.

Om inzicht te krijgen in de effecten van deze grootschalige energie-infra ontwikkelingen in de Kop van Noord-Holland is in opdracht van de provincie Noord-Holland en in samenwerking met de gemeenten Hollands Kroon en Den Helder een onderzoek uitgevoerd. De zoekgebieden voor aanlanding in de Kop liggen binnen deze gemeenten. De onderzoeksvraag was om de directe en indirecte ruimtelijke gevolgen en de impact op brede welvaart van deze energie-infrastructuuruitbreidingen in de Kop in beeld te brengen. Doel van het onderzoek was om handvatten te bieden voor het innemen van een gezamenlijk standpunt over de aanlanding van wind op zee. Om dit te bereiken zijn vier scenario's voor aanlanding in de Kop onderzocht op hun effecten tijdens de bouw- en exploitatiefase op de thema's 'economie en werk', 'natuur en landschap' en 'energie en klimaat'.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

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

Het eindrapport is bijgevoegd bij deze brief.

Input voor regioadvies VAWOZ & Netuitbreiding NHN

Het streven is om het voorjaar van 2025 een regioadvies aan het Rijk te geven over de aanlandopties binnen het programma Verbindingen Aanlanding Wind op Zee (pVAWOZ). Het doel is één gezamenlijk advies voor heel Noord-Holland te geven, gezamenlijk met de gemeenten en waterschappen. Dit advies wordt zwaar meegewogen richting de besluitvorming. Daarbij is het gezien de wederzijdse afhankelijkheid met het project Netuitbreiding NHN belangrijk om ook het voorkeursalternatief voor de nieuwe 380kV-verbinding en twee nieuwe 380kV-stations (één in de Kop van Noord-Holland en één ten noorden van het Noordzeekanaalgebied) mee te nemen in de afweging. Dit onderzoek naar de effecten op ruimte en op brede welvaart zien we als een eerste bouwsteen om tot een dergelijk advies te komen.

Ook in andere regio's wordt gezocht naar mogelijkheden om aan te landen. Binnen deze regio's worden vergelijkbare gesprekken gevoerd. Het streven is om uiteindelijk één regioadvies voor de provincie als geheel te geven.

Wat halen wij uit dit onderzoek?

Naar aanleiding van dit onderzoek lijkt de aanlanding van op zee geproduceerde waterstof bij Den Helder een no-regret ontwikkeling. De negatieve effecten lijken beperkt en er liggen economische kansen in de spin-off. Voorwaarde is dat actief ingezet wordt op deze economische ontwikkeling en deze goed en zorgvuldig ingepast worden. Bij deze inpassing gaat het o.a. om meervoudig ruimtegebruik, natuur-inclusief en klimaat-adaptief bouwen en met het verbeteren van de omgevingskwaliteit als uitgangspunt.

Het onderzoek laat ook zien dat een elektrische aanlanding in de Kop van Noord-Holland een zeer grote impact kan hebben. Zowel direct als indirect door de mogelijke (economische) spin-off. Er liggen economische kansen, met name wanneer er sterk wordt ingezet op de spin-off en hier ruimte voor geboden wordt. Dit onderzoek laat verder zien dat de lasten op o.a. het gebied van leefbaarheid, natuur, landschap en klimaatadaptatie stevig kunnen zijn. Deze effecten spelen niet alleen in de Kop zelf, maar ook in andere delen van Noord-Holland, zoals door de verdubbeling van de netuitbreiding NHN die noodzakelijk lijkt wanneer er aangeland wordt in de Kop.

Het onderzoek vormt daarmee de start van een gesprek over de wenselijkheid van de aanlanding in dit gebied. Welke voordelen zijn er nodig om op te wegen tegen de verwachtte nadelen? Hoe past een dergelijke ontwikkeling in het bovenregionale lange termijn perspectief?

Binnen onder andere de Energievisie 2.0 (gericht op het toekomstige energiesysteem), het Ruimtelijk Voorstel (gericht op alle transitie-

opgaven) en het Ontwikkelperspectief NHN wordt dit gesprek over de toekomst van de Kop van Noord-Holland gevoerd. Besluitvorming rond het programma VAWOZ en de 380kV Netuitbreiding NHN, en dus ook het regioadvies, lopen in de tijd vooruit op de ontwikkeling en de vaststelling van het Ontwikkelperspectief NHN.

Aandachtspunten bij de resultaten van het onderzoek

Tot slot geven we nog enkele aandachtspunten mee bij de resultaten van het onderzoek. Het onderzoek signaleert mogelijke effecten op brede welvaart zowel positief als negatief. Effecten zijn veelal kwalitatief van aard en geven géén exacte toekomstvoorspelling.
Daarnaast is voor dit onderzoek gekozen om op een breed palet aan onderwerpen de effecten op brede welvaart zo goed mogelijk in beeld te brengen. Dat levert ook weer aanvullende onderwerpen en verdiepende vragen op voor vervolgonderzoek. Bijvoorbeeld welke type bedrijvigheid aangetrokken kan worden en wat de gevolgen voor het water en bodemsysteem in dit specifieke gebied zijn. Deze vragen worden deels beantwoord in de onderzoeken van het programma VAWOZ en de Netuitbreiding Noord-Holland Noord.

Tot slot

Indien gewenst gaan we graag met u in gesprek over de resultaten van dit onderzoek in de commissie Ruimte.

We zullen u later dit jaar nader informeren over het regioadvies VAWOZ en netuitbreiding NHN.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Rapport Aanlanding energie-infrastructuur, ruimtelijke impact en brede welvaart analyse

14 februari 2024

Aanlanding energie-infrastructuur

Ruimtelijke impact en brede welvaart analyse

In opdracht van de provincie Noord-Holland
en in samenwerking met de gemeenten in
de kop van Noord-Holland



RHO ADVISEURS
ABBEL

Managementsamenvatting

Het voorliggende onderzoek richt zich op de directe en indirecte **ruimtelijke gevolgen** en de **impact op de brede welvaart** van de mogelijke aanlanding van windenergie op zee in de Kop van Noord-Holland.
Uit het onderzoek blijkt dat de brede welvaart in de regio kan toenemen wanneer de lokale samenleving direct of indirect profiteert van de aanlanding van wind op zee. Vooral op economisch gebied zien we mogelijkheden, aangezien de toekomstbestendigheid van bedrijvigheid kan toenemen, wat op zijn beurt gunstig is voor de werkgelegenheid en de leefbaarheid van lokale kernen op de lange termijn. De thema's klimaat en natuur/landschap blijken vooral leidend in hoeverre brede spin-off te realiseren is, of welke aanvullende inspanningen nodig zijn om negatieve impact te voorkomen of verminderen.

De aanleg van deze infrastructuur biedt niet alleen de gelegenheid om gelijktijdig andere opgaven aan te pakken vanwege ruimtelijke synergie, maar ook omdat het proces en de financiering automatisch leiden tot een bredere discussie over de toekomst van de regio. Kansrijke koppelingen blijken vooral de transitieopgaven op het gebied van landbouw, natuurontwikkeling, bodem- en waterkwaliteit, en regionale doelen voor energietransitie.

Zowel economische spin-off als gevolg van de aanlanding van wind op zee als de koppeling met andere transitieopgaven gebeurt niet automatisch. De regio dient hiervoor verschillende methoden en procedures in te zetten om te sturen in de uitrol van de energie-infrastructuur en de effecten daarvan.

Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit 4 hoofdstukken, waarbij deel B zelfstandig leesbaar is en als samenvatting dient van de uitgebreide analyses.

Deel A - Introductie omschrijft de aanleiding en de aanpak van dit onderzoek. Daarnaast worden de diverse scenario's van aanlanding die in dit onderzoek worden geanalyseerd geïntroduceerd. Deze scenario's omvatten:

- *1. Focus op Agriport - Aansluiting elektrisch afvoeren via hoogspanning*
- *2A. Focus op Den Helder - Aansluiting elektrisch met waterstofconversie op land*
- *2B. Focus op Agriport - Aansluiting elektrisch met waterstofconversie op land*
- *3. Focus op Den Helder - Aansluiting waterstof*

Het Groeidocument VAWOZ, opgesteld door het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK), dient als basis voor deze scenario's. Het is belangrijk om op te merken dat deze scenario's in dit onderzoek uitsluitend functioneel van aard zijn; ze dienen om de mogelijke impact van verschillende aanlandingsmethoden en -locaties op de regio te concretiseren. Er wordt niet beweerd dat ze de definitieve manier van aanlanden zijn, of zullen zijn. Die

Managementsamenvatting

keuze wordt niet gemaakt door dit onderzoek. Vervolgens wordt de selectie van onderzoeksthema's waaraan de scenario's worden getoetst geïntroduceerd; *energie & klimaat, natuur & landschap en economie & werk*.

Deel B - Handelingsperspectief fungeert als synthese van de impactanalyses van de verschillende scenario's. Deel B is zelfstandig leesbaar en dient als samenvatting van de uitgebreide analyses in deel C (regionale ruimtelijke kenmerken) en deel D (impactanalyse brede welvaart). Daarnaast adviseren we de provincie Noord-Holland en de betrokken gemeenten in dit hoofdstuk over een handelingsperspectief ten aanzien van de aanlanding van wind op zee. Hier worden regionale randvoorwaarden en koppelkansen geformuleerd die voortkomen uit de (synthese van) de impactanalyse en waar de regio op in kan zetten.

Deel C – Regionale ruimtelijk kenmerken vormt de basis voor de impactanalyse brede welvaart en brengt voor de verschillende onderzoeksthema's relevante ruimtelijke kenmerken in kaart. Hierbij wordt gekeken naar de huidige situatie, vóór de komst van een aanlanding. In dit hoofdstuk worden de kenmerken afzonderlijk besproken om inzicht te krijgen in de overeenkomsten en verschillen tussen de twee focusgebieden – de omgeving Agriport en de omgeving Den Helder – en om de mogelijke ruimtelijke impact van een potentiële aanlanding te begrijpen. Deze diversiteit en overeenkomsten vormen de basis voor het formuleren van randvoorwaarden en het identificeren van mogelijke synergiekansen in deel B.

Deel D - Impactanalyse brede welvaart verkent grondig de potentiële effecten op brede welvaart die kunnen voortvloeien uit de diverse scenario's. Dit doen we aan de hand van de geïntroduceerde onderzoeksthema's en bijbehorende impactcategorieën. Hierbij worden, hoofdzakelijk gebaseerd op expliciete aannames, beoordelingen gegeven over de te verwachten effecten binnen het betreffende gebied op zowel de korte als lange termijn (respectievelijk de fasen van bouw, exploitatie, en spin-off)

Inhoudsopgave

Deel A – Introductie

1. Aanleiding onderzoek
2. Aanpak onderzoek
3. Scope: de mogelijke scenario's in dit onderzoek
4. Scope: selectie van thema's

B – Handelingsperspectief

1. Inleiding
2. De take-aways op hoofdlijnen
3. De take-aways per scenario
4. Mechanismen voor verdere implementatie

Deel C – Regionale ruimtelijk kenmerken

1. Inleiding
2. Energie en klimaat
3. Natuur en landschap
4. Economie en werk
5. Ruimtelijke conclusies
6. Ruimtelijk handelingsperspectief

Deel D – Impactanalyse brede welvaart

1. Inleiding
2. Impactcategorieën in het kort
3. Scenario 1 – Agriport, elektrisch
4. Scenario 2A – Den Helder, elektrisch + waterstofconversie
5. Scenario 2B – Agriport, elektrisch + waterstofconversie
6. Scenario 3 - Den Helder, waterstof

DEEL A

Introductie

1. Aanleiding onderzoek
2. Aanpak onderzoek
3. Scope: selectie van thema’s
4. Scope: aanlandingscenario’s



A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

1. Aanleiding onderzoek

Inzicht in ruimtelijke gevolgen en impact op brede welvaart van aanlanding wind op zee

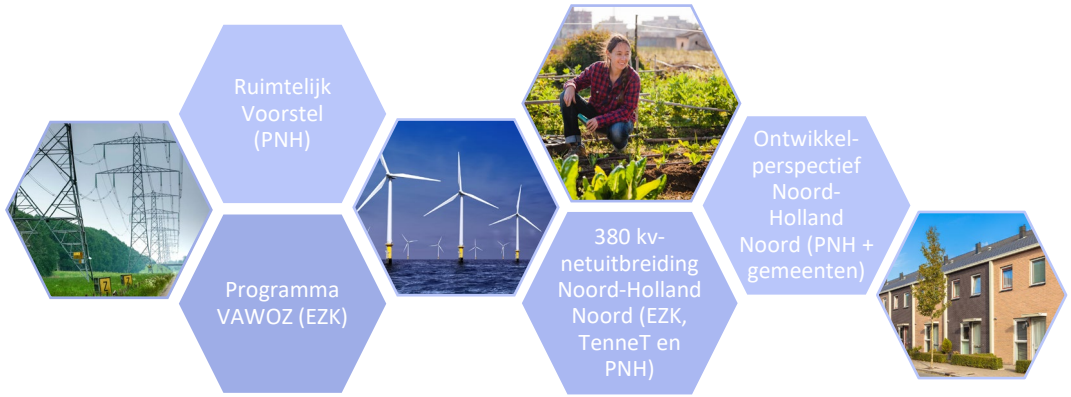
Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) onderzoekt momenteel of, en waar er in de Kop van Noord-Holland mogelijkheden zijn om de op de Noordzee geproduceerde energie aan land te brengen. Dit in het kader van het Programma Verbindingen Aanlanding Wind op Zee (VAWOZ). Hierbij wordt zowel gekeken naar de mogelijkheden voor aanlanding met elektriciteit als met waterstof. In het geval van aanlanding met waterstof wordt aanvankelijk gekeken naar hergebruik van bestaande gasinfrastructuur in de Noordzee en op land. Voor aanlanding met elektronen is een hoogspanningsstation noodzakelijk en een hoogspanningsverbinding tussen het aanlandpunt en het landelijke hoogspanningsnet (al dan niet in combinatie met waterstofproductiefaciliteiten op land).

Daarnaast wordt – in een tijd van netcongestie – door Tennet en EZK (en de Provincie) onderzocht waar een netverzwaring middels een 380 kV-verbinding kan worden gerealiseerd naar de Kop van Noord-Holland. Dit om enerzijds de groeiende elektriciteitsvraag en verduurzaming van bestaande energievragers in de regio te faciliteren, anderzijds om de eventuele aanlanding windenergie op zee en decentrale duurzame energieproductie mogelijk te maken.

De keuze van de vorm van aanlanding en de locatie van de aanlanding heeft directe gevolgen in de Kop van Noord-Holland. Zo vraagt de aanlanding om fysieke ruimte – een aanlandplek, infrastructuur vanaf zee en aansluiting op infrastructuur op land – en zijn er risicocontouren, geluidsnormen en landschappelijke gevolgen die vooraf moeten worden onderzocht. Waar deze fysiek directe gevolgen relatief elementair zijn en inzichtelijk gemaakt kunnen worden, is dit voor zogenoemde regionale 'baten' een stuk ingewikkelder. Met name wanneer het aankomt op zaken als brede welvaart en de potentie voor economische spin-off bestaat er onzekerheid over zowel de effecten zelf als de methode om deze effecten inzichtelijk te maken. Ook de vraag hoe een dergelijke aanlanding aansluit bij de bestaande speerpuntclusters in de regio (zoals de agri-, maritieme- en energiesectoren) en het effect op andere transitieopgaven in de regio (zoals de transitie naar kringlooplandbouw, omgaan met de effecten van klimaatverandering, de ontwikkeling van een circulaire economie en het behoud van biodiversiteit) verdient aandacht.

Kortom, er komt veel op de Provincie en de Kopgemeenten - Hollands Kroon, Den Helder, Schagen en Texel – af. Het is voor deze partijen daarom belangrijk om bestuurlijk hun gedachten te vormen en positie te bepalen hoe ze ruimtelijk en economisch aankijken tegen de ontwikkeling van meer energie-infrastructuur in de regio als gevolg van aanlanding van wind op zee en nieuwe hoogspanningsverbindingen. Het voorliggende onderzoek vormt de eerste stap naar deze gedachtevorming. **De bouwstenen (of methodiek) waarin zowel de directe als indirecte ruimtelijke gevolgen en de impact op de brede welvaart van de aanlanding van windenergie op zee in de Kop in kaart kan worden gebracht.**

GERELATEERDE TRAJECTEN

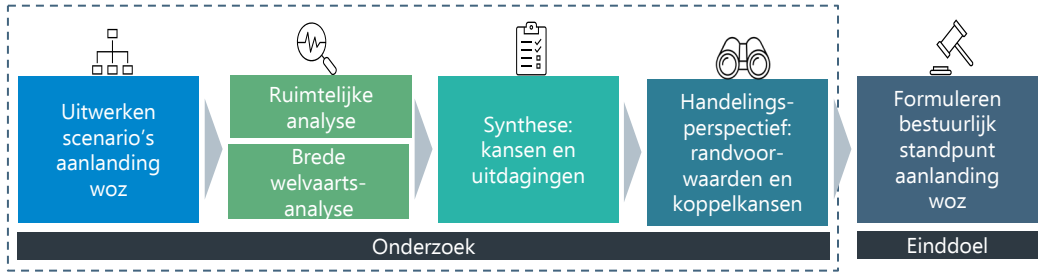


A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

2. Aanpak onderzoek

Een trechter van impactanalyses naar handelingsperspectief

Dit onderzoek schetst de contouren van de ruimtelijke en brede welvaart impact van verschillende aanlandscenario's. Het staat daarmee ten dienste van het creëren en innemen van een (bestuurlijk) standpunt ten opzichte van de aanlanding van wind op zee. Het formuleren van een bestuurlijk standpunt wordt mogelijk bij overzicht, en dat overzicht begint bij structuur. Dat is waar dit onderzoek vooral toe dient. Een methodiek om van impactanalyse naar randvoorwaarden en koppelkansen te trechteren. Hiermee kan vervolgens een handelingsperspectief voor de regio wordt geschetst. Vanuit deze methodiek is het onderzoeksdoel op te delen in vier onderdelen.



Dit is in de praktijk vanzelfsprekend geen eenmalig, rechtlijnig en/of definitief proces: (externe) omstandigheden en inzichten veranderen gaandeweg. Temeer omdat er een aantal bepalende keuzes voorliggen die het landsbelang (of en hoe aanlanden in de Kop en netverzwaring) aangaan en er dus afslagen gemaakt gaan worden. Tegelijkertijd is dit precies waar dit onderzoek om draait: input genereren waarmee provincie en Kopgemeenten een standpunt kunnen formuleren rondom deze ontwikkelingen - met voldoende aandacht voor lokale en regionale impact – om op deze afslagen grip te krijgen.

Het is daarom van belang om dit proces en wat dat betekent voor het bestuurlijke standpunt te blijven herijken en doorlopen.

Het onderzoek is tot stand gekomen door een combinatie van literatuuronderzoek, data analyses, werksessies en onze eigen kennis en ervaring. Waar het onderzoek is uitgevoerd in de volgorde zoals weergegeven in naastgelegen figuur, is het voorliggende **rapport** de andere kant op geschreven; beginnend bij het handelingsperspectief, waarna de hoofdconclusies steeds verder worden uitgewerkt aan de hand van de verdiepende impactanalyses.

A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

3. Scope: de mogelijke scenario's in dit onderzoek

Twee focusgebieden, drie methodes, vier scenario's

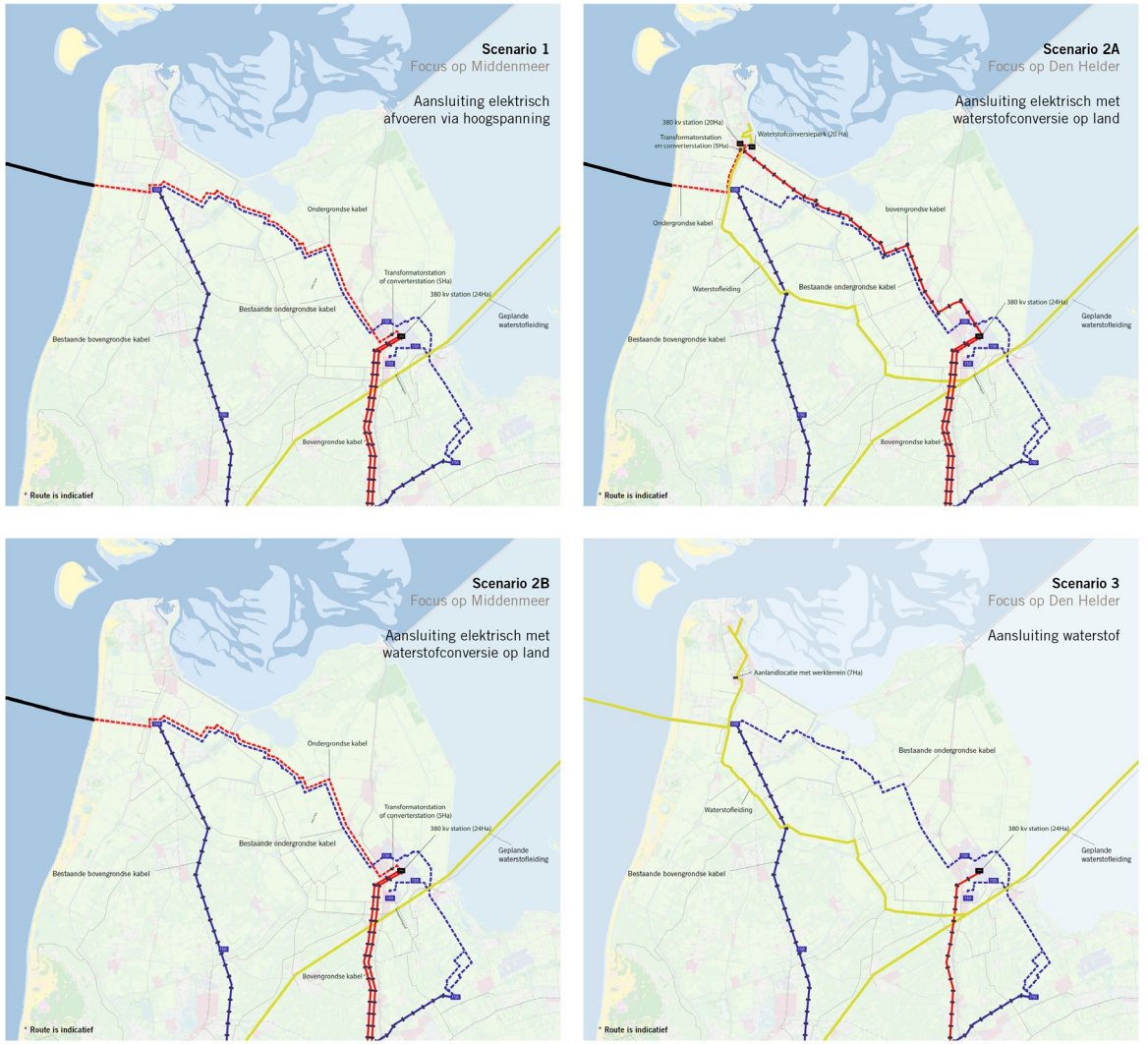
Voor het onderzoek naar de brede welvaartsimpact van aanlanding van windenergie op zee wordt uit gegaan van 4 scenario's, waarin drie aanlandmethodes en twee focusgebieden aan bod komen. Deze zijn herleid uit de uitgangspunten van programma VAWOZ 2031-2040 - Groeidocument kansrijke oplossingen v2.0. De basis is dat aanlanding plaatsvindt nabij Julianadorp in de vorm van een waterstofaanlanding en/of een elektriciteitsaanlanding. Vanaf de aanlanding zijn omgeving Agriport en omgeving Den Helder in beeld om aansluiting op het landelijke elektriciteitsnet en/of het landelijke waterstofnetwerk mogelijk te maken.

Twee focusgebieden

In de scenario's is een min of meer willekeurige locatie gekozen binnen en rondom de bestaande stedelijke structuren van de twee focusgebieden Agriport en Den Helder. Beide focusgebieden verschillen dusdanig van elkaar dat er onderscheidende verschillen naar voren komen die in dit onderzoek nodig zijn om zowel de ruimtelijke als brede welvaartsaspecten te kunnen waarderen en kwalificeren. Tegelijkertijd hebben beide focusgebieden ook een hoge mate van realisme door de bestaande belangrijke posities in het energienetwerk.

Drie aanlandmethodes

- Methode 1 gaat uit van een elektrische aansluiting die direct wordt afgevoerd via het hoogspanningsnet. Hiervoor is een ondergrondse kabel nodig tot aan het transformator- of converterstation (+/-5 Ha) – een ondergrondse verbinding naar een 380kV station (+/-24 Ha) en vanaf daar een bovengrondse verbinding met het landelijke elektriciteitsnet (scenario 1).
- Methode 2 gaat uit van een elektrische aansluiting met waterstofconversie op land. Binnen deze methode kan zowel een aansluiting op het landelijke elektriciteitsnet als het landelijke waterstofnetwerk gemaakt worden. Hiervoor is een ondergrondse kabel nodig tot aan het transformator- en converterstation(+/-5 Ha) – een ondergrondse verbinding naar een 380kV station (+/-20 – 24 Ha) – met vanaf daar een bovengrondse verbinding met het landelijke elektriciteitsnet en een verbinding naar een waterstofconversiepark (+/- 20 Ha) Tot slot is vanaf het waterstofconversiepark nog een ondergrondse buisleiding nodig naar het landelijke waterstofnetwerk (scenario 2A en 2B).
- Methode 3 gaat uit van een aansluiting met waterstof. Waterstofconversie vindt plaats op zee en via een ondergrondse buisleiding wordt aangesloten op het waterstofnetwerk Nederland. Hiervoor is een aanlandlocatie (+/- 7 Ha) met werkterrein nodig om de waterstof te kunnen inbrengen in het waterstofnetwerk (scenario 3).



A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

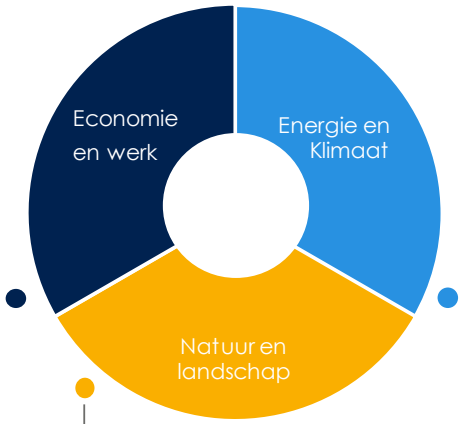
4. Scope: selectie van thema's (1 van 2)

Impactcategorien voor de brede welvaart analyse

Dit onderzoek is gericht op het in kaart brengen van de mogelijke impact van energie-infrastructuur voor de aanlanding van wind op zee op de brede welvaart in de Kop van Holland. Brede welvaart houdt rekening met diverse dimensies van welvaart en omvat dus niet alleen materiële aspecten, maar ook elementen als de kwaliteit van leven en het welzijn van de gemeenschap. Om deze impact op de brede welvaart te evalueren, hebben we een analytisch kader ontwikkeld.

Het analytisch kader is mede gebaseerd op de Brede Basismonitor 2022 van de provincie Noord-Holland aangevuld met andere – voor de regio relevante factoren. Deze initiële inventarisatie van impactcategorieën is vervolgens verder verfijnd en gespecificeerd door te focussen op categorieën die een nadrukkelijke relatie hebben met energie-infrastructuur. Dit heeft geleid tot onderstaande thema's en bijbehorende impactcategorieën;

Benadrukt wordt dat gezocht is naar een balans tussen enerzijds een volledige en representatieve vertegenwoordiging van alle voor de regio relevante factoren die een relatie kennen met de energie-infrastructuur; maar anderzijds ook overzichtelijkheid en bruikbaarheid. Er kunnen altijd meer (al dan niet relevante) categorieën en factoren worden toegevoegd, maar dit komt de bruikbaarheid van het analytisch kader niet altijd ten goede. De categorieën zijn tot stand gekomen in nauwe samenwerking met gemeenten en Provincie.



Economie en werk

- Werk, bedrijvigheid en vestigingsklimaat
- Economische spin-off

Natuur en landschap

- Flora en Fauna
- Landschapskwaliteiten
- Leefbaarheid

Energie en klimaat

- Energie-infrastructuur
- Lucht-, water- en bodemkwaliteit
- Klimaatbestendigheid

4. Scope: selectie van thema's (2 van 2)

Impactcategorien voor de brede welvaart analyse

Voor elke categorie identificeren we indicatoren en geven we aan of de te verwachten impact positief of negatief is, evenals of het directe of indirecte effecten betreft. We analyseren ook wie door deze impactcategorie wordt beïnvloed. Hoe dichterbij (in de tijd), concreter en zekerder de factoren worden, hoe meer we kunnen praten over voor- en nadelen (of positieve en negatieve impact). We richten ons hoofdzakelijk op de aanlandlocaties en de impact daarvan op brede welvaart; en in mindere mate op de tracés daarnaartoe (temeer omdat het VAWOZ zich hier ook deels op richt). Waar we dat wel doen, doen we dat om de potentiële impact op hoofdlijnen inzichtelijk te maken.

Daarbij benoemen we een aantal aandachtspunten horend bij dit onderzoek (o.a. doordat dit onderzoek voorloopt ten opzichte van de landelijke ontwikkelingen die nog zullen plaatsvinden, zoals de concept-NRD en het planMER in het kader van het VAWOZ-programma):

- We **signaleren mogelijke effecten**, positief en negatief. Veelal is er in dit stadium (nog) geen exact beeld uit te tekenen over de impact. Enerzijds omdat er veel externe afhankelijkheden, beslissingen en schakels aan ten grondslag liggen. Anderzijds is dit – in dit stadium en voor de functie die het onderzoek heeft – ook niet nodig. Daarom zullen effecten veelal kwalitatief van aard zijn en in termen van potentie worden beschreven. Zeker wanneer de effecten zich later in de tijd bevinden.
- We **maken expliciet aannames** en proberen de bandbreedte van de impact inzichtelijk te maken, waarbij we onzekerheden duidelijk weergeven. Dit vooral om in dit stadium al overzicht en inzicht te creëren en onszelf niet al te verliezen in details (die in dit stadium nog lang niet relevant of zinvol zijn). De onzekerheden kunnen uiteraard door de tijd heen worden gereduceerd (door nieuwe kennis/inzichten en beslismomenten).
- De impact hangt af van de mate waarin **randvoorwaarden worden opgesteld en afgedwongen**. We maken aannames over de keuzes die worden gemaakt, alleen zo kan de impact concreet worden gemaakt. [Dit vormt tevens de basis voor het handelingsperspectief: bepalende keuzes en randvoorwaarden waarvoor het van groot belang is dat Provincie en gemeenten er hun stempel op drukken].
- We ontwikkelen een **systeem dat herhaalbaar** is, zodat het ook op andere scenario's kan worden toegepast en in een situatie waarin minder onzekerheden zijn.

DEEL B

Handelingsperspectief

1. Inleiding
2. De take-aways op hoofdlijnen
3. De take-aways per scenario
4. Mechanismen voor verdere implementatie



1. Inleiding

Opzet en gebruik van dit hoofdstuk

Omdat er vele scenario's denkbaar zijn (inclusief varianten op de gepresenteerde scenario's), er ver in de tijd moet worden gekeken (i.v.m. de levensduur infrastructuur) en er vele onbekenden zijn, is het lastig om handelingsperspectief te destilleren uit de impact (zoals deze is uiteengezet in de navolgende hoofdstukken). Zeker anno 2024, op het moment dat er nog veel onduidelijk of onbekend is. Toch staat "wat betekent dat nu voor ons in de kop van Noord-Holland" centraal in dit hoofdstuk. Immers, met bepaalde beslissingen en afspraken kan niet worden gewacht tot alles uitgekristalliseerd is. Daarnaast leven er veel vragen bij burgers en decentrale overheden.

In dit hoofdstuk is vanuit het perspectief van de regio getracht de impact van de energie-infrastructuur voor de aanlanding van wind op zee samen te vatten en te agenderen. Dit doen we aan de hand van:

1. **De take-aways op hoofdlijnen**
2. **De take-aways van de verschillende scenario's**
3. **Mechanismen voor verdere implementatie**

Aan de eerste twee items liggen de uitgebreide analyses uit deel C (ruimtelijk) en deel D (brede welvaart) ten grondslag. De beschouwing in het voorliggende hoofdstuk is daarom ook geenszins volledig en moet binnen de context van de uitgebreide analyses worden bezien.

Het derde item - mechanismen voor verdere implementatie - is generiek omschreven omdat deze mechanismen in principe in ieder scenario een rol kunnen spelen. De mechanismen voor implementatie vormen inbreng voor de bestuurlijke agenda over de ontwikkeling van energie infrastructuur voor Regio en Rijk.

Toepasbaarheid werkwijze voor mogelijk vervolgonderzoek

De gepresenteerde werkwijze van dit onderzoek is in principe ook toepasbaar op andere scenario's of varianten die in het komende proces nog ontwikkeld kunnen worden. De stappen zijn dan:

- Stap 1 - Beschrijf het scenario;
- Stap 2 - Maak de ruimtelijk impact en de impact op brede welvaart zichtbaar (integraal of voor een aantal thema's);
- Stap 3 - Breng vervolgens de volgende punten in beeld:
    - Wensen en koppelkansen;
    - Randvoorwaarden en onzekerheden;
    - Mechanismen implementatie.

Dit maakt het mogelijk om in de toekomst een breder scala aan scenario's of varianten mee te nemen in de analyse.

A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

2. De take-aways op hoofdlijnen

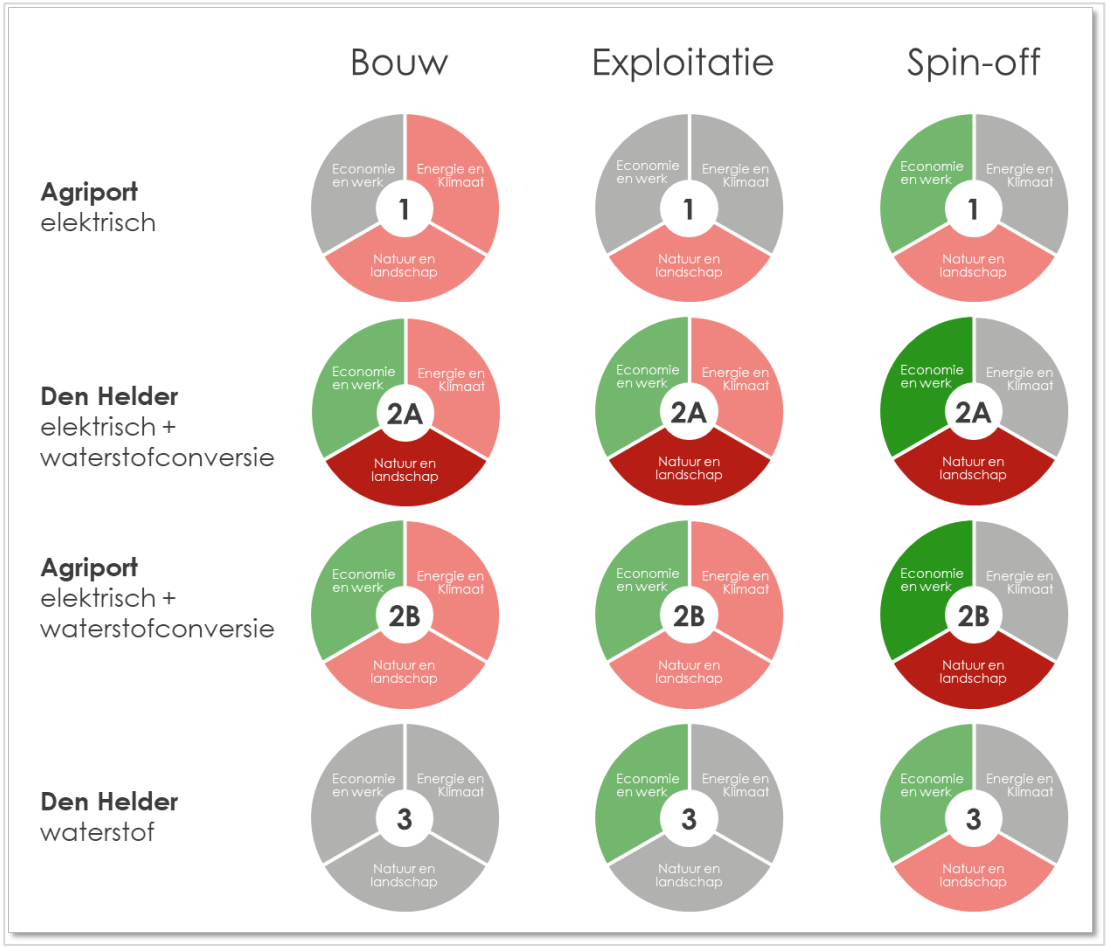
In het algemeen

De opgedane kennis en argumentatie (uitgewerkt in deel C en D) vertalen we naar impact in de verschillende fases voor de vier scenario's. Dit doen we aan de hand van de 'cirkels' die hiernaast zijn weergegeven. Hiermee combineren we de gedetailleerde effecten tot een impact per hoofdcategorie (lees: energie en klimaat, natuur en landschap, economie en werk).*

Op hoofdlijnen wordt daarbij het volgende geconstateerd:

- De **bouwfase** van de energie-infrastructuur kent in basis vooral een **negatieve** (of neutrale) **impact** zonder dat daar directe voordelen tegenover staan.
- In latere fases leidt de aanlanding van **met name waterstof** potentieel tot **werkgelegenheid en economische kansen**. Wanneer ook actief wordt ingezet op economische spin-off, zet dit effect zich (nog) nadrukkelijker voort.
- **Positieve effecten** van de aanlanding zijn in alle gevallen hoofdzakelijk zichtbaar voor **economie en werk**. Een nadelige impact is veelal zichtbaar voor 'natuur en landschap' en in mindere mate voor 'energie en klimaat'.
- In alle scenario's spelen factoren die de **kwaliteit** van de (leef)omgeving aangaan een aanzienlijke rol, omdat hiermee leefbaarheid van de regio rechtstreeks wordt beïnvloed. Verzachting en compensatie op andere leefbaarheidscomponenten zijn nodig om effecten te dempen en de impact eerlijker te verdelen over de regio. Te meer daar de bestaande druk op kwaliteit reeds hoog is.
- Een scenario waarin elektriciteit al direct **op zee naar waterstof** wordt geconverteerd lijkt de **minste impact** op de Kop van Noord-Holland te hebben. De baten zijn daarentegen ook in eerste instantie beperkt. Om als regio in dit geval wel te profiteren, is het belangrijk aan de voorkant afspraken te maken over lokale afzet van waterstof en relatief hoog in te zetten op economische spin-off.

*NB: Benadrukt wordt (nogmaals) dat hierbij geen conclusies worden getrokken om uiteindelijk een keuze voor een bepaald scenario te maken. Het draait binnen dit onderzoek 1) om de methodiek, 2) om een handelingsperspectief en 3) de vergelijkbaarheid van de scenario's (ze zijn indicatief voor de bandbreedte van (on)mogelijkheden, zoals eerder beschreven).



A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

2. De take-aways op hoofdlijnen

In het algemeen

Brede welvaart in de regio kan toenemen wanneer de lokale samenleving op een manier direct of indirect profiteert van de verwachte investeringen. We zien vooral mogelijkheden op economisch vlak doordat toekomstbestendigheid van bedrijvigheid toeneemt, daarmee samenhangende werkgelegenheid blijft bestaan, wat dan weer positief is voor de leefbaarheid van kernen in de regio op lange termijn. De onderdelen klimaat en natuur/landschap blijken vooral sturend in hoeverre brede spin-off te realiseren is of welke aanvullende inzet nodig is om negatieve impact te verminderen.

Er zijn zowel kansen voor het versterken van brede welvaart als uitdagingen voor de regio bij de ontwikkeling van energie-infrastructuur. De aanleg van de energie-infrastructuur blijkt een natuurlijke aanleiding om andere opgaven gelijktijdig aan te pakken. Niet alleen omdat er ruimtelijke ingrepen nodig zijn die gecombineerd kunnen worden, maar vooral omdat het proces en de financiering automatisch leidt tot een breder gesprek over de toekomst voor de regio. Kansrijke koppelingen blijken vooral de transitieopgaven die liggen op gebied van **landbouwtransitie, natuurdoelen, bodem- en waterkwaliteit en regionale doelen voor energietransitie.**

Klimaat en energie

Voor alle scenario's geldt dat klimaataspecten op lange termijn een punt van aandacht zijn, met waterveiligheid en beschikbaarheid van water als centrale thema. Voor de hele regio geldt dat de ingezette focus op 'Bodem en Water sturend' de **noodzaak tot dialoog** over de consequenties verder onderstreept. Een te nauwe uitleg hiervan leidt ertoe dat een deel van de regio op slot wordt gezet voor alle nieuwe ontwikkelingen, echter er is wel alle reden om op dit punt niet zonder meer uit te gaan van conformiteit. Daarbij kan op lokaal niveau de benodigde energie-infrastructuur als kans worden gezien voor aanvullende inzet op (water)veiligheid en adaptatie. Bijvoorbeeld door toekomstige tracés ook te beschouwen als klimaatlandschap. Zonder extra aandacht en inzet is de verwachting dat brede welvaart eerder afneemt op dit thema door toenemende verharding van de installaties en hogere economische risico's bij eventuele extremen en overstroming met gevolgen voor vitale infrastructuur.

Hoewel aanlanding van windenergie uiteraard beoogd dat er meer duurzame energie beschikbaar komt betekent dit niet automatisch dat de regio hiervan aanvullend profiteert ten opzichte van de rest van het land. De kans bestaat dat de regio enkel fungeert als doorvoerlocatie. Netcongestie is een actueel thema in de regio dat invloed heeft op het tempo van de verduurzaming van de gebouwde omgeving, mobiliteit en bedrijvigheid. Inzet van de regio op (extra) ruimte op het energienet ten behoeve van versnelde elektrificatie kan een mogelijkheid zijn om wél te profiteren van aanlanding op het onderwerp energie. In het kielzog van de aanlanding, de bestaande vormen van energiehubs bij Den Helder en Agriport en het bestaande windpark zijn er kansen om de regio te beschouwen als één grote energiehub met leveringszekerheid. Het betrekken van terreinen waar aardgas nu centraal staat in de zoektocht naar een geschikte aanlandlocatie is een ruimtelijke kans.

Natuur en landschap

We kunnen stellen dat bovengrondse infrastructuur leidt tot verstoring van het open landschap. Brede welvaart neemt zonder aanvullende inzet op dit onderdeel duidelijk af, mede doordat openheid nu een duidelijke kwaliteit is van de hele regio. Inzet op verzachten en compenseren is daarmee wenselijk, zowel op locatieniveau als tracéniveau. Rond Agriport is dit bijvoorbeeld het verzachten van bestaande bedrijvigheid naast de beoogde nieuwe installaties. Keuze voor omgeving Den Helder leidt evenwel tot grotere landschappelijke ingreep doordat meer hoogspanningstracés worden toegevoegd waar aanzienlijk meer bewoners van de regio door worden geraakt. Compensatie (niet noodzakelijk financieel) op andere onderwerpen komt hiermee nadrukkelijk als een relevant onderhandelingspunt, mede vanwege de stapeling met andere zichtbare ingrepen zoals het windpark en datacenters.

A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

2. De take-aways op hoofdlijnen

In het algemeen

Voor beide focusgebieden geldt dat aanlanding een kans biedt om te werken aan natuurdoelen zoals de gewenste 10% groenblauwe dooradering en verbetering van de bodem- en waterkwaliteit. Aanlanding in de regio biedt daarnaast mogelijkheden om concrete uitvoering te geven aan het PPLG en het gesprek te starten over wenselijk landgebruik in de toekomst. Zonder extra inzet is enkel wettelijke compensatie van natuurwaarde aan de orde.

Economie en werk

Aanlanding in de regio biedt mogelijkheden om bestaande clusters voor maritieme sector (Den Helder) en agrarische innovatie (Agriport) te bestendigen en activiteiten te verbreden. Daarmee zijn er kansen om werkgelegenheid direct en indirect te laten toenemen. Uitbreiding van werkgelegenheid en daarmee eventueel gepaard gaande ruimtebeslag lijkt de meest bepalend factor in deze studie naar brede welvaart, maar zal een wisselwerking met klimaat en natuur/landschap aan moeten gaan om zoveel mogelijk waarde aan de regio toe te voegen. Toegang tot voldoende en geschikt arbeidspotentieel is een punt van aandacht, zeker in de elektrotechniek. Profiteren van de aanlanding betekent ook inzet op onderwijs en binding van arbeidskrachten aan de regio. Voor dit laatste is passend woningaanbod, voorzieningen en recreatie ook van belang, en grijpt daarmee in op sociaal-maatschappelijke thema's voor de regio.

Uitgangspunt

Een goed streven voor de regio is om de beschikbare ruimte optimaal te benutten en **de regio te positioneren als een duurzaam en veerkrachtig gebied dat niet alleen voorziet in energiebehoeften maar ook een positieve impact heeft op natuur, landschap, en de bredere gemeenschap**. In de volgende secties zullen we dieper ingaan op de belangrijkste bevindingen die naar voren zijn gekomen tijdens de analyse van de verschillende scenario's.

3. De take-aways per scenario

Scenario 1 - Agriport, elektrisch

Agriport is een cluster van bedrijvigheid in de Wieringermeerpolder, met kassen en datacenters als visuele ruimtelijke dragers. Belangrijke ruimtelijke afwegingen die bovenkomen bij keuze voor deze locatie en die brede welvaart beïnvloeden zijn: omgang met de openheid van het landschap, voorkomen van stapeling met recente ontwikkelingen, de uitdagingen van de diepe ligging van de polder en belemmering van bestaande agrarische activiteiten. Kansen om ruimtelijke kwaliteit toe te voegen zijn er ook, bijvoorbeeld door inzet op meervoudig ruimtegebruik van infra en natuur- of klimaatontwikkeling of bereikbaarheid voor arbeidskrachten verbeteren.

Scenario 1 heeft fysiek een **substantiële ruimteclaim** rondom Agriport A7. In beperkte mate is daar direct ruimte voor beschikbaar. Echter - wanneer men zich volledig op dit scenario richt – is het voor het realiseren van economische spin-off essentieel om additionele ruimte vrij te maken voor nieuwe bedrijvigheid. Dat vraagt om een doordachte aanpak omdat dit direct invloed heeft op omliggende agrarische activiteiten, en daarmee de kern van de regio raakt. Eventuele agrarische gronden voor mogelijke spin-off dienen zorgvuldig geselecteerd te worden, aansluitend bij het Programma Landelijk Gebied en met aandacht voor het **behoud van productieve landbouwgebieden** op de lange termijn.

Strikte invulling geven aan het kader **“Water en Bodem Sturend”** is in de Wieringermeerpolder een grote uitdaging. Hier ligt duidelijk een zorgpunt, voornamelijk vanwege de diepte van de polder ten opzichte van het IJsselmeer. Wat dit operationeel betekent is (nog) niet duidelijk. Het afstemmen van de locatie op dit kader en de bedreigingen is van groot belang voor een toekomstbestendige ontwikkeling. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met eventuele extra maatregelen (en bijbehorende kosten) die voor waterveiligheid en voor klimaatbestendigheid getroffen moeten worden als gevolg van de aanlanding/netverzwaring.

De impact van de aanlanding van wind op zee in Agriport op het gebied van biodiversiteit en natuurwaarde lijkt beperkt (weinig kwaliteit in huidige setting) en ook de impact op lucht-, water- en bodemkwaliteit lijkt beheersbaar. Daarmee is dit ook gelijk een koppelkans om welvaart in brede zin te laten toenemen bij toekomstige infra-ontwikkelingen.

Het landschap speelt een relevante rol in de identiteit van de regio, met de openheid van het polderlandschap als een belangrijk kenmerk. De realisatie van een 380 kV-verbinding inclusief aanlanding van wind op zee in Agriport betekent dat er (waarschijnlijk) twee lijnen van masten het landschap zullen doorkruisen. Dit heeft een aanzienlijke impact op de **landschapskwaliteiten en de recreatieve aantrekkelijkheid** van het gebied. Het is daarbij waarschijnlijk dat, naast een goede compensatie voor agrariërs (voor doorkruising gronden), ook de lokale gemeenschap recht op tegemoetkoming heeft en dat er strenge eisen moeten worden gesteld aan de inpassing van nieuwe energie-infrastructuur. Kortom, het behoud en eventuele compensatie van landschappelijke kenmerken moeten centraal staan bij de invulling wanneer dit scenario wordt verkozen. Prioriteit ligt bij ontwikkeling binnen/rondom bestaand bedrijventerrein, met toevoeging van landschappelijke kwaliteit op nieuwe terreinen.

Agriport heeft door de aanlanding van wind op zee een **economische kans** om zich te profileren als een locatie met leveringszekerheid van duurzame elektriciteit in de nabijheid van onderstations. Om te voorkomen dat dit slechts een doorvoer wordt, moet de koppeling met de huidige economie aan de voorkant worden ingericht en gefaseerd.

Agriport en omgeving richt zich momenteel op innovatieve agrarische economie. Dit kan een aangrijpingspunt zijn voor maximale economische spin-off. Dit vraagt onder meer afspraken met het Rijk en gerichte sturing op het benutten van de extra aangelande energie binnen de agrarische sector en ondersteunende functies. Tegelijkertijd vraagt dit ook van de

A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

3. De take-aways per scenario

Scenario 1 - Agriport, elektrisch

regio om de ontwikkelingen en het imago volledig te omarmen (incl. de nadelen) en in te zetten op maximale economische spin-off. Denk daarbij aan inzet/investeren op infrastructuur, faciliteiten, voorzieningen en verdere elektrificatie van de huidige bedrijvigheid op het gebied van opslag, vervoer, handel en de gebouwde omgeving. Denk bijvoorbeeld aan leveranciers van veevoer, agrarische productiesystemen, groenvoorzieningsbedrijven en logistieke dienstverleners op het Agriport A7 bedrijventerrein.

Anderzijds (of zelfs alternatief) creëert de aanlanding van wind op zee een kans voor de regio om zich te ontwikkelen van een regionale energiehub naar een **landelijke energiehub**. De aanlanding - en de daarmee naar verwachting gepaard gaande batterijopslag - bieden een kansrijke weg naar verdere integratie met het (duurzame) landelijke energiesysteem en kansen voor innovatie op het gebied van batterijopslagtechnologie en bedrijven waarvoor energiezekerheid essentieel is.

3. De take-aways per scenario

Scenario 2A - Den Helder, elektrisch met waterstofconversie op land

Den Helder is een kern met een regionaal verzorgingsgebied. Bedrijvigheid leunt stevig op de marine en offshore-sector. Belangrijke ruimtelijke afwegingen die bovenkomen bij keuze voor aanlanding bij Den Helder die brede welvaart beïnvloeden zijn: de ruimtelijke inpassing van installaties en het benodigde hoogspanning tracé tussen Den Helder en Agriport, klimaat- en natuuropgaven die eveneens ruimte vragen en de landbouwtransitie in de bollenstreek. Ook speelt de direct beperking voor bedrijvigheid, wonen en recreatie in het zuiden van Den Helder een rol wanneer de benodigde installaties een claim leggen op deze ruimte. Kansen zijn er ook om gronden anders te gebruiken met het oog op verzilting en andere klimaat-opgaven, gecombineerd met energie-infra. Diversificatie van de werkgelegenheid is een mogelijkheid, mits aantrekken van gekwalificeerde arbeidskrachten reëel is en bereikbaarheid met regio toeneemt.

Scenario 2A, indien gekozen, brengt **de grootste fysieke ruimtelijke impact** met zich mee voor de regio. In dit scenario fungeert Den Helder zowel als aanlandingslocatie als locatie voor de 380 kV-verbinding. Dit impliceert de aanleg van een extra (dubbel) bovengronds tracé tussen Den Helder en Agriport, dwars door open polderlandschap én dwars door bijzonder provinciaal landschap. Hoewel het landschap rond Den Helder meer divers is dan de Wieringermeerpolder, speelt het nadrukkelijk een rol bij het vormgeven van de identiteit van het gebied. Een verstoring dient te worden beperkt met **zorgvuldige landschappelijke inpassing**. Daarbij moet rekening worden gehouden met bestaande windturbines bij het aanleggen van bovengrondse tracés en dichtbevolktere gebieden.

De keuze voor scenario 2A komt tevens met de realisatie van een **waterstoffabriek** die aanzienlijke ruimte in beslag neemt, zowel in oppervlakte als in hoogte. In tegenstelling tot scenario 1, kan scenario 2A door de introductie van de waterstoffabriek ook een (grote) impact hebben op **water**. Verwacht wordt dat er aanzienlijke volumes water nodig zullen zijn, terwijl de omgeving verzilt. Om het gebruik van drink- en grondwater te minimaliseren of te vermijden (mede door verzilting), kan worden gekeken naar groot oppervlaktewater (kent ook de nodige uitdagingen) of zelfs - op termijn - over te schakelen naar het gebruik van zout water. In dit geval is echter ook de installatie van een ontziltingsinstallatie noodzakelijk.

Bij het onderzoeken van mogelijke locaties voor nieuwe energie-infrastructuur in Den Helder wordt met name gekeken naar het gebied (rondom) bedrijventerrein Kooypunt en Kooyhaven. Dit gebied, gelegen bij de zuidelijke ingang van Den Helder, wordt momenteel gekenmerkt door bedrijfsactiviteiten met aanzienlijk ruimtebeslag. De plaatsing van energie-infrastructuur en een waterstoffabriek zoals in scenario 2A, kan de **aantrekkelijkheid van de entree** verder onder druk zetten. Hiermee bestaat de noodzaak om de hele zuidkant van Den Helder als ontwerpopgave te beschouwen bij aanlanding om Den Helder als aantrekkelijke woon- en werkstad te verbeteren.

Een waterstoffabriek brengt echter niet alleen ruimtelijke uitdagingen met zich mee, maar biedt ook **economische kansen**. De ontwikkeling ervan kan eenmalig ongeveer 200 voltijdbanen opleveren, en de exploitatie circa 170 voltijdbanen. Daarnaast creëert de bouw werkgelegenheid voor onderaannemers en leveranciers en opent het mogelijkheden voor innovatie. Inzet op passend onderwijs en personeel in de regio is hiervoor wenselijk.

De aanlanding zoals in scenario 2A biedt daarnaast ook de mogelijkheid tot verdere **diversificatie van de lokale economie** door het aantrekken van nieuwe economische activiteiten, zoals de chemische industrie (met name gericht op biobrandstoffen), de maritieme maakindustrie en reparatiefaciliteiten. Met gerichte investeringen in maritieme bedrijvigheid en havenactiviteiten kan de stad zich ontwikkelen tot een **multifunctionele havenstad**, wat positief bijdraagt aan het lokale imago.

A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

3. De take-aways per scenario

Scenario 2A - Den Helder, elektrisch met waterstofconversie op land

Een andere ambitie die de regio kan verkennen, is het positioneren van Den Helder als een **energiehub**. De gegarandeerde beschikbaarheid (mits als zodanig afgesproken) van hernieuwbare energie die wordt gecreëerd in scenario 2A - zowel in de vorm van elektriciteit als waterstof - trekt bedrijven aan. De productie van biobrandstoffen kan deze aantrekkingskracht verder vergroten. Bovendien kan het fysieke aspect van energietransport, het zogenaamde 'energielandschap', een rol spelen bij het profileren van Den Helder als energiehub. Ook in dit scenario geldt dat voor een optimale economische spin-off actieve beleidsinzet en investeringen zijn vereist.

Een belangrijke kanttekening is echter dat Den Helder te maken heeft met **ruimtelijke beperkingen** wat betreft de ontwikkeling van nieuwe terreinen. Om deze reden kan de spin-off van dit project alleen plaatsvinden op nieuw aan te wijzen bedrijventerreinen met voldoende milieuruimte. Daarbij geldt, net als in scenario 1, dat het aanwijzen van (minder productieve) agrarische gronden voor mogelijke spin-off een belangrijke overweging blijft, ongeacht de gekozen route.

3. De take-aways per scenario

Scenario 2B - Agriport, elektrisch met waterstofconversie op land

Wanneer wordt gekozen voor scenario 2B legt dat een **aanzienlijke ruimteclaim** op omgeving Agriport, vergelijkbaar met de effecten van scenario 2A.

Zoals eerder benadrukt bij scenario 1, vereist ook hier specifieke aandacht voor klimaatbestendigheid en waterveiligheid, vooral gezien de diepe polder van de Wieringermeer met een relatief grote kwetsbaarheid bij overstroming. Dit maakt niet alleen het gebied, maar ook de **kritieke infrastructuur kwetsbaar voor wateroverlast en veiligheidsproblemen.** Ook de **beschikbaarheid van zoetwater verdient** bijzondere aandacht wanneer gekozen wordt voor scenario 2B.

De landschappelijke impact van scenario 2B lijkt nog groter te worden door de toevoeging van een waterstoffabriek, waardoor de bestaande verstoring van de openheid verder wordt vergroot. Er is sprake van een **'stapeling' van landschappelijke impact** door deze extra ingreep. De directe gevolgen voor de **werkgelegenheid** als gevolg van de komst van de waterstoffabriek in scenario 2B zijn vergelijkbaar met die in scenario 2A, met werk tijdens de bouw en exploitatie.

In potentie kan de economische spin-off in dit scenario groter zijn dan in scenario 1, maar het verzilveren van kansen rondom waterstof en toekomstige bedrijvigheid vereist een volledige omarming van de transitie en extra (beleids)inzet, zoals eerder geschetst.

In tegenstelling tot elektriciteit zijn er momenteel geen afnemers van waterstof in op/nabij Agriport. Waterstof lijkt dus op korte en middellange termijn minder kansen te bieden voor de huidige bedrijven dan elektriciteit. Niettemin kan het **nieuwe bedrijven aantrekken die sterk afhankelijk zijn van waterstof**. Bovendien biedt de beschikbaarheid van zowel elektriciteit als waterstof kansen voor industriële processen waarbij waterstof als grondstof wordt gebruikt en elektriciteit als drijvende kracht voor de activiteiten.

3. De take-aways per scenario

Scenario 3 – Den Helder, waterstof

Een scenario zoals beschreven in scenario 3, waarbij elektriciteit direct op zee wordt omgezet in waterstof, lijkt in eerste instantie ruimtelijk de **minste impact te hebben op de Kop van Noord-Holland.** Het open landschap blijft hiermee intact en weinig inwoners zien hun omgeving veranderen. De initiële baten lijken echter ook beperkt, en om als regio te profiteren, is het van essentieel belang om aan de voorkant afspraken te maken over de lokale afzet van waterstof en sterk in te zetten op economische spin-off. Daarnaast blijft aanvullende inzet op natuur- en klimaatdoelen mogelijk.

Binnen scenario 3 bestaan twee mogelijke benaderingen: het hergebruiken van bestaande gasleidingen of het aanleggen van nieuwe gasleidingen langs bestaande routes. Deze opties worden momenteel onderzocht. De aanwezigheid van de **huidige gasbehandelingsinstallatie** van de NAM in Den Helder kan een cruciale rol spelen in de mogelijke aanlanding van waterstof in de regio. Het feit dat Den Helder al over deze faciliteit beschikt, met bijbehorende kennis, is onderscheidend voor de stad. Bovendien is een deel van de **gasleidingen al gecertificeerd voor waterstof**, en aansluiting op het waterstofnetwerk Nederland is mogelijk via deze bestaande leidingen.

Wanneer gekozen wordt voor scenario 3 zorgt de realisatie van de waterstofinfrastructuur en de aanpassing/aanleg van leidingen voor een directe impuls aan de **werkgelegenheid** in de regio. Ook de werkgelegenheid bij de gasbehandelingsinstallatie op het NAM-terrein, waar momenteel ongeveer 100 werknemers actief zijn, kan in dit scenario behouden blijven en mogelijk zelfs uitbreiden vanwege de toenemende activiteiten rondom waterstof.

Het beheer van elektrolyse op zee in scenario 3, een nieuwe en innovatieve economische activiteit op zichzelf, genereert extra werkgelegenheid in de **offshore operations & maintenance sector** en draagt aanzienlijk bij aan de verdere ontwikkeling en uitbreiding van deze sector.

Voor het maximeren van de economische spin-off is het van crucuaal belang om in te zetten op een aftakking richting Den Helder van de waterstofbackbone of de omzetting van bestaande aardgasleidingen. Extra impuls voor de lokale economie wordt voorzien indien afspraken gemaakt kunnen worden over gedeeltelijke **lokale afname van waterstof**. Zonder deze voorzieningen fungeert Den Helder in scenario 3 voornamelijk als een corridor, maar met de juiste infrastructuur ontstaan er synergiekansen.

De beschikbaarheid van waterstof die kan ontstaan in scenario 3 biedt bestaande bedrijven in Den Helder, zoals de Koninklijke Marine en logistieke ondernemingen, de mogelijkheid om hun activiteiten te verduurzamen. Dit draagt bij aan de **versterking van het duurzame imago** van deze bedrijven. Bovendien fungeert de beschikbaarheid van waterstof als een aantrekkende kracht voor nieuwe bedrijven in sectoren zoals de industrie, wat kan leiden tot een grotere **diversificatie van economische activiteiten** in Den Helder.

De economische spin-off, wanneer gekozen wordt voor scenario 3, kan ruimtelijk wél een grote impact hebben op Den Helder. Daarbij is het belangrijk om **aan te sluiten op stedelijke structuur om het open landschap zoveel mogelijk intact te houden en hoogwaardige landbouwgronden te vermijden.**

4. Mechanismen voor verdere implementatie

Sturen in de uitrol van energie-infrastructuur en de effecten daarvan

De regio kan verschillende methoden, procedures en systemen inzetten om te sturen in de uitrol van de energie-infrastructuur en de effecten daarvan. Op hoofdlijnen zijn de mechanismen voor implementatie het samenstel van:

A. Toepassing van wettelijk instrumentarium (omgevingswet, vergunningen, onteigening)
B. Afspraken tussen Regio, Rijk en TenneT; komen tot gedragen scenario/tracé, fasering, wijze van realisatie,
C. Investeringen in de regio; inrichting voorziene investeringen, aanlandingsfonds; permanent fonds

Dit samenstel van mechanismen en instrumenten (A t/m C) wordt hierna kort toegelicht. Daarna wordt dit tevens gekoppeld aan de economische spin-off die men beoogt.

Opgemerkt wordt daarbij:

- In alle gevallen is een duidelijke visie vanuit Provincie en Kopgemeenten noodzakelijk. Enerzijds om voorwaarden en eisen te stellen ten aanzien van de aanlanding en de daaruit volgende compensatie en kwaliteitsimpuls. Anders om te duiden van waaruit men kan/wil sturen op de (economische) spin-off die men wil bereiken.
- Spin-off is beperkt maakbaar. Enkel de juiste omstandigheden en randvoorwaarden kunnen worden geschept (met visie en mechanismen) om de economische spin-off zo goed mogelijk vorm te geven. Uiteindelijk zijn er veel externe omstandigheden die de uiteindelijke invulling mede bepalen. Denk daarbij aan beslissingen die worden gemaakt in het kader van nationaal belang (aanlanding toch anders), economische en geopolitieke omstandigheden (die de investeringsbereidheid van de markt beïnvloeden) en onvoorziene omstandigheden (Corona, maatschappelijke onrust, etc.).
- Ruimtelijk liggen er nog veel uitzoekpunten en keuzen voor. Wat zijn de mogelijkheden voor verdichting op bestaande bedrijventerreinen, wat moet beslist als landbouwgrond behouden blijven en waar is een andere functie denkbaar? De voorkeur voor een variant zal mede door beantwoording van dergelijke vragen worden ingegeven.

A. Wettelijk instrumentarium

- Omgevingswet;
- Vergunningen;
- Onteigening;
- Negatieve effecten minimaliseren en beheersbaar maken door heldere voorschriften natuur, milieu en landschap. Koppelkansen aangrijpen.

Zorgvuldigheid in de voorbereiding en toepassing van dit ‘klassieke’ instrumentarium vormt een vertrekpunt voor B en C. Het is echter belangrijk om de basis expliciet te maken zodat expliciet kan worden gemaakt wat daar bovenop wordt afgesproken.

4. Mechanismen voor verdere implementatie

Sturen in de uitrol van energie-infrastructuur en de effecten daarvan

B. Afspraken tussen Regio, Rijk en TenneT

Aanlanding is een meerjarig proces. Het ligt voor de hand afspraken met het Rijk/Tennet te maken over:

- Een gemeenschappelijke agenda voor onderzoek
- Proces hoe tot keuze wordt gekomen met draagvlak in regio.
- Planning en interactie van beslismomenten
- Overeenstemming over (bovenwettelijke) investeringsmiddelen voor de regio (zie C)
- Definitieve keuze scenario en denkbare varianten in uitvoering
- Inrichting werkzaamheden en fasering die regionale agenda bedient (leveringszekerheid, aansluitingen).
- Afspraken over basiskwaliteit (aanlanding, net KV station) en planning
- Regionale voordelen duurzame energie-voorziening(afname), bijvoorbeeld positie van regio bij PPA afspraken.
- Compensatie (nu en in de toekomst).

Aard, omvang en impact rechtvaardigen een gezamenlijk traject van Rijk, provincie en gemeenten die een gemeenschappelijke agenda tot beslispunten brengt.

C. Investeringen in de regio

Bij ieder grootschalig energieproject op land wordt gestuurd op financiële participatie door de directe omgeving (% lokaal eigendom, leningen) al dan niet in combinatie met een omgevingsfonds in het gebied waar de impact het meest voelbaar is. De setting voor Wind Op Zee is anders. Tegelijk er ligt een directe lijn tussen de windmolens op zee en de noodzaak (in ieders belang) voor infrastructuur op land. Daarom het volgende pallet aan investeringen in de regio:

- Investeringen direct bij aanleg: natuur inclusieve bouw van 380Kv-station, inpassing van nieuwe energienetwerken in het landschap (minimale impact en aanleiding om groen-blauwe dooradering mogelijk te maken) en eventuele nieuwe bedrijventerreinen (waterstofconversie, batterijen, H2-partijen) inrichten als werklandschappen van de toekomst (dat wil zeggen duurzame bedrijventerreinen die netto natuur toevoegen)
- Investeringen direct bij aanleg: aanlandingsfonds Wind op Zee van het Rijk voor bovenwettelijke maatregelen inzetten als extra kwaliteitsverbetering (inpassing, klimaatadaptatie, natuurimpuls, ruimtegebruik) ten opzichte van regulier proces; beschikbaarheid van deze Rijksmiddelen (voor aanlandingsplekken nu orde 100 mln) moet nog worden overeengekomen.
- Een permanent omgevingsfonds gevoed met een te bepalen deel van de opbrengsten van Wind op Zee dat aangewend kan worden voor een kwaliteitsimpuls in de kop van Noord Holland op het gebied van natuur en belevingswaarde. Of ingezet voor het verbeteren van de bereikbaarheid van regio, waarmee bedrijvigheid en inwoners profiteren. Een dergelijk construct bestaat nog niet en zou dus nog overeen moeten worden gekomen met Rijk (als regisseur van concessie, Tennet en de ontwikkelaar). Het ligt voor de hand nader te onderzoeken hoe een dergelijk akkoord voor een permanent fonds eruit zou zien aangezien dit voor WOZ nog niet bestaat.

Sturing op economische en maatschappelijke spin-off

De instrumenten en investeringen kunnen (deels) doelgericht aangewend worden voor het creëren van de juiste omstandigheden voor maximale economische spin-off. Denk aan investeringen in natuur en recreatie, infrastructuur voor maximale bedrijvigheid, kennis (bijv. opleidingen) en innovatie, profilering van de regio, faciliteiten en voorzieningen voor toekomstige bedrijven en hun werknemers, etc.

DEEL C

Regionale ruimtelijke kenmerken

1. Inleiding
2. Energie en klimaat
3. Natuur en landschap
4. Economie en werk
5. Ruimtelijke conclusies
6. Ruimtelijke randvoorwaarden



1. Inleiding

Ruimtelijke analyse

Zoals in Deel A is toegelicht zijn economie & werk, energie & klimaat en natuur & landschap de hoofdthema's van de brede welvaartsanalyse. Als basis voor dit rapport zijn voor deze drie thema's de meest relevante ruimtelijke karakteristieken van de twee focusgebieden in kaart gebracht. Het gaat hierbij om de situatie zoals deze nu bestaat, dus voorafgaand aan de komst van een aanlanding. De karakteristieken komen in dit hoofdstuk apart aan bod. Hieruit blijkt welke overeenkomsten en verschillen bestaan tussen de focusgebieden en wat de ruimtelijke impact kan zijn van een mogelijke aanlanding. Deze verschillen en overeenkomsten zijn gebruikt om randvoorwaarden en mogelijke koppelkansen te formuleren in deel B. Deel D bouwt op deze analyse verder voort.

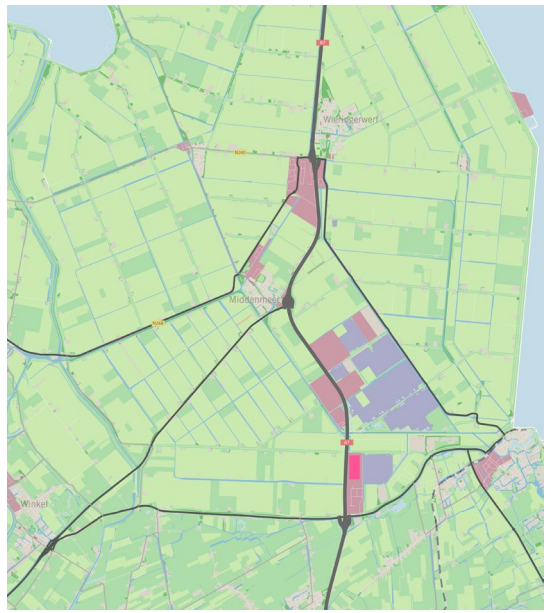
Focusgebied omgeving Den Helder: Het focusgebied richt zich op het gebied rondom de kern Den Helder, met een nadruk op de omgeving van de bedrijventerreinen Kooypunt, Kooyhaven en de bestaande bedrijvigheid langs de Waddenzee.

Focusgebied omgeving Agriport: Het focusgebied richt zich op het gebied tussen de kernen Middenmeer en Medemblik, met nadruk op het bestaande bedrijventerrein Agriport A7 en de omgeving hiervan.

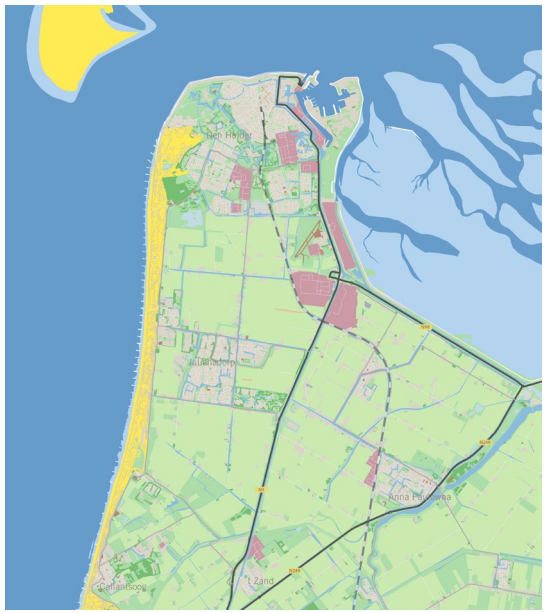
Uitgelicht:
'Bodem en water sturend'

In deze rapportage wordt regelmatig gesproken over de term *bodem en water sturend*. Hiermee wordt gedoeld op het uitgangspunt in rijksbeleid en provinciaal beleid om bij de ruimtelijke ordening van het land structurerende keuzes te maken met het centraal stellen van het bodem- en watersysteem. Hiermee moet bereikt worden dat ruimtelijke keuzes niet worden afgewenteld in tijd en dat meer onderlinge samenhang ontstaat, bijvoorbeeld rondom anticiperen op klimaatverandering.
Idealiter is bodem en water ook sturend bij de nog te maken keuzes rond de aanlanding en eventuele spin-off. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft een concept Ruimtelijk afwegingskader opgesteld met als doel om bij bouwplannen meer rekening te houden met de grenzen van het water- en bodemsysteem. Bodem en water sturend is als zodanig niet een apart hoofdstuk in dit rapport. Echter, de thema's die betrekking op bodem en water hebben een nadrukkelijke plek ik dit onderzoek en zijn geïntegreerd in de impactcategorieën.
Thema's die in dit rapport terugkomen zijn onder andere:

- Gezonde bodem en bodemkwaliteit
- Waterkwaliteit- en beschikbaarheid
- Waterveiligheid en bescherming
- Weersextremen, zoals piekbuien en vormen van wateroverlast
- Droogte en hittestress



Focusgebied omgeving Agriport



Focusgebied omgeving Den Helder

A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

2. Energie en klimaat

Lokale situatie Den Helder

In deze paragraaf komt het thema energie en klimaat aan bod. Eerst wordt het focusgebied Den Helder tekstueel toegelicht daarna wordt hetzelfde gedaan voor het focusgebied omgeving Agriport. Hierop volgend wordt verder uitgezoomd en komt het thema in regionalesamenhang aan bod. Hetzelfde wordt vervolgens gedaan voor de andere thema's.

Focusgebied Den Helder

Den Helder heeft met de bestaande gasbehandelingsinstallatie van de NAM een aanlandingsfunctie voor aardgas uit zee en daarmee een bestaande rol in de nationale infrastructuur. Rondom dit terrein zijn projecten in voorbereiding rond duurzame energievormen. Als grotere kern heeft Den Helder een uitdaging om de warmteopgave in de gebouwde omgeving te verduurzamen. Hierbij zijn een beperkt aantal mogelijkheden voor restwarmte in beeld, maar de nadruk ligt op elektrificatie. Bedrijven zullen deels vanuit elektrificatie verduurzamen, hoewel voor sommige sectoren ook alternatieven moeten worden gezocht voor aardgas. Netcongestie is op dit moment voor de stad een belemmerende factor. Het dichtstbijzijnde (uit te bouwen) 150K-station ligt ten zuiden van Julianadorp (station Anna Paulowna).

Het westelijk deel van de kern Den Helder is wat hoger gelegen door de aanwezigheid van natuurlijke duinen. Het Marineterrein en het NAM-terrein en omgeving heeft eveneens een hogere ligging. De rest van de kern en het aangedijkt land ten zuiden en zuidoosten hebben een hoogte rondom NAP. Overstromingskans en verwachte waterdiepte zijn ingeschaald op label C, zoals te zien op de regionalekaart, waarbij de dreiging vooral uitgaat vanuit doorbreken van primaire keringen (de zee) en minder vanuit binnenwateren. In toenemende mate is er rond het focusgebied sprake van verzilting van de zandbodem door zeewater dat wordt opgedrukt; dit proces versterkt als de zeespiegel stijgt. Dit kan invloed hebben op toekomstige agrarische activiteiten (met name bollenteelt) in de omgeving. Wateroverlast en droogte spelen op dit moment geen grote rol, evenmin als mogelijke bodemdaling. Binnen het bebouwd gebied van Den Helder is hittestress in toenemende mate wel een punt van aandacht, naast klimaatadaptatie in het algemeen. Bedrijventerreinen hebben hierin een opgave.



Weergegeven op de kaart is de hoogte t.o.v. NAP.



Weergegeven op de kaart is bestaande energie-opwek en buisleidingen.

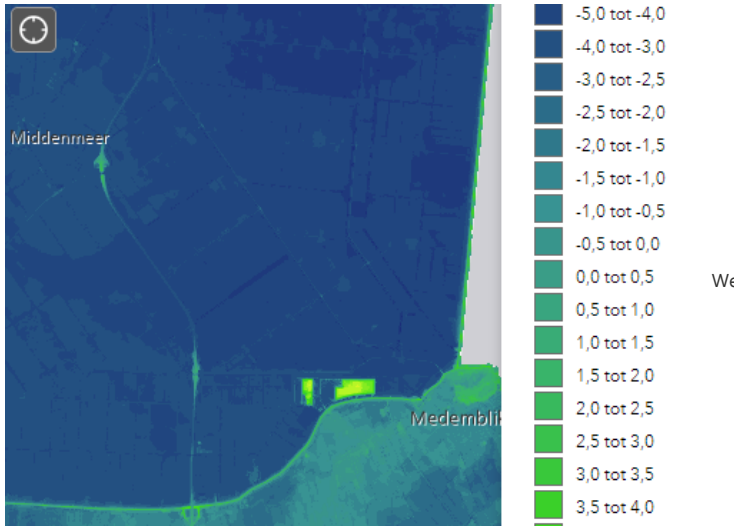
A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

2. Energie en klimaat

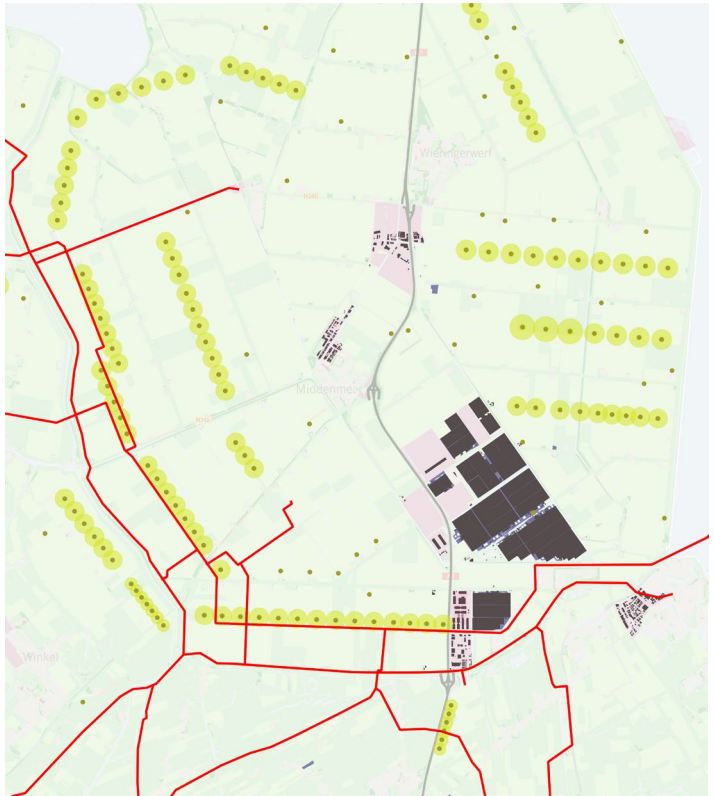
Lokale situatie Agriport

Focusgebied omgeving Agriport
Kenmerkend aan de recente ruimtelijke ingrepen rond Agriport is dat deze een groot ruimtebeslag kennen. Het gebied is provinciaal aangewezen als clustergebied voor kassen en provinciaal en nationaal als vestigingslocatie voor datacenters. Dit heeft geleidt tot de ontwikkeling van het bedrijventerrein Agriport A7 met functies met een grote energiebehoefte. Daarnaast is het mogelijk geweest om, mede door de ruime kavels en afstand tot andere functies, in de Wieringermeer het grootste windpark (99 turbines) op land te realiseren. Deze bovenregionale ontwikkelingen hebben geleid tot zowel grote energievraag als veel elektriciteitsaanbod. De energievraag neemt mogelijk nog verder toe door elektrificatie. Vanwege de rol in het regionale en nationale netwerk is het focusgebied al in beeld om een nieuw 380 kV-station te realiseren. Hiermee ontstaat ruimte op de bestaande 150 kV-stations om energievragers aan te sluiten in de hele regio en netcongestie te verminderen. Het gebied rond omgeving Agriport heeft op dit moment ook een relevante doorvoerfunctie van energie door de aanwezigheid van het gasstation van Gasunie, met diverse gasleidingen vanuit Groningen richting de Randstad.

De Wieringermeer is een droogmakerij waarvan de waterstand kunstmatig is beïnvloed. Het hele gebied ligt circa 5 meter onder zeeniveau. Dit leidt tot een grotere impact wanneer sprake is van een overstroming bij doorbraak van een primaire waterkering (de zee of het IJsselmeer). Voor de Wieringermeer bestaat eveneens een beperkt overstromingsrisico bij doorbraken van regionale waterkeringen. Ten noordoosten van Agriport liggen gebieden die bij langdurige regenval hinder kunnen ondervinden van water, omdat dit de laagste gebieden van de polder zijn. Het focusgebied zelf ondervindt nu weinig tot geen hinder van wateroverlast of droogte. Bodemdaling speelt eveneens geen rol. In tegenstelling tot het noordoosten van de Wieringermeer is ook verzilting nog geen punt van aandacht. Voor de lange termijn is klimaatbestendigheid wel steeds meer van belang, omdat de polder zo diep gelegen is ten opzichte van IJsselmeer en Waddenzee en afhankelijk is van technische maatregelen om de waterstand op wenselijk peil te houden.



Weergegeven op de kaart is de hoogte t.o.v. NAP.



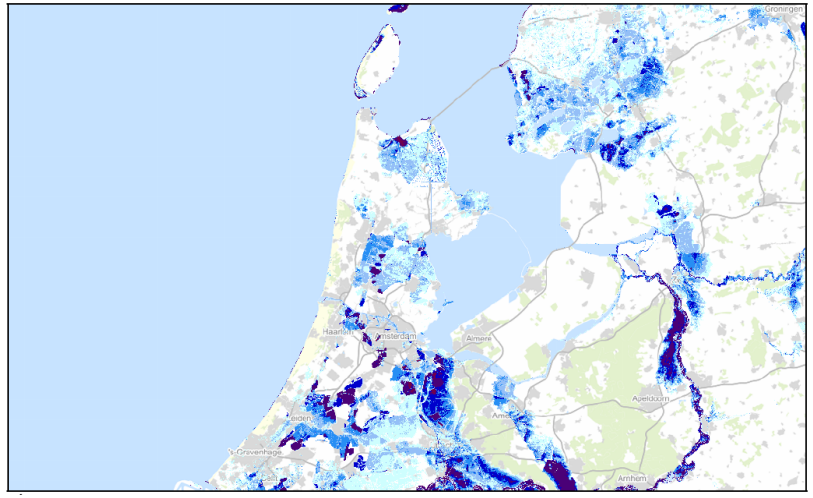
Weergegeven op de kaart is bestaande energie-opwek en buisleidingen.

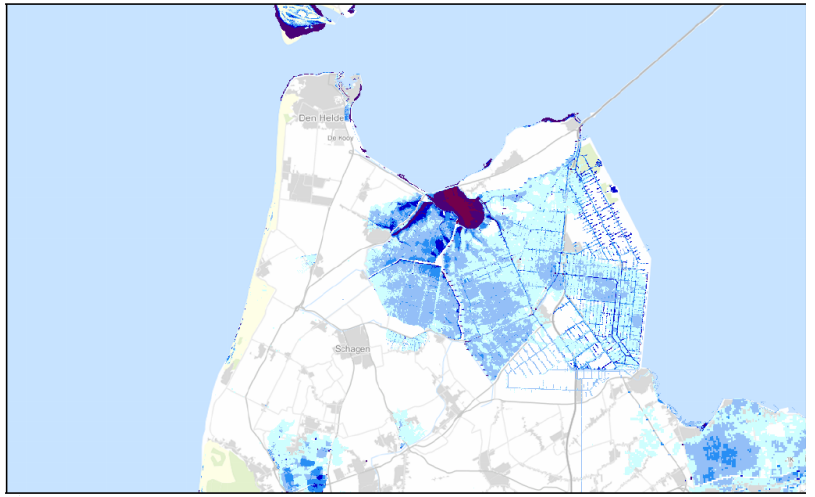
Intermezzo
overstromingsrisico

Breder perspectief

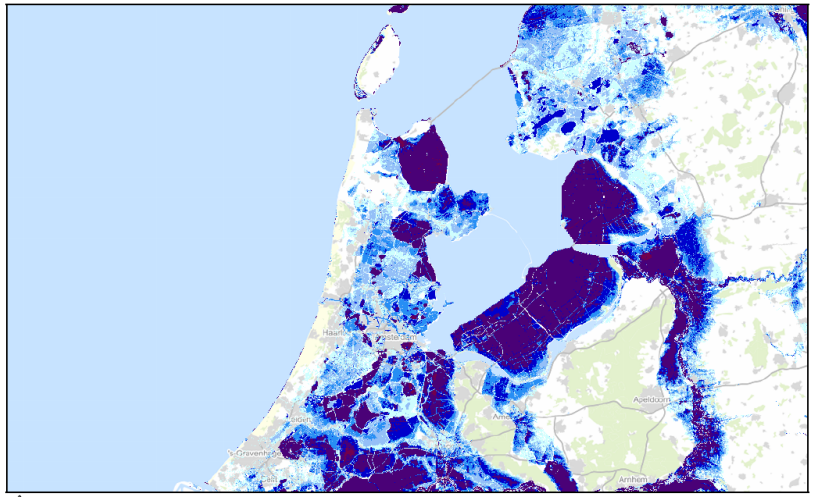
Kop van Noord-Holland

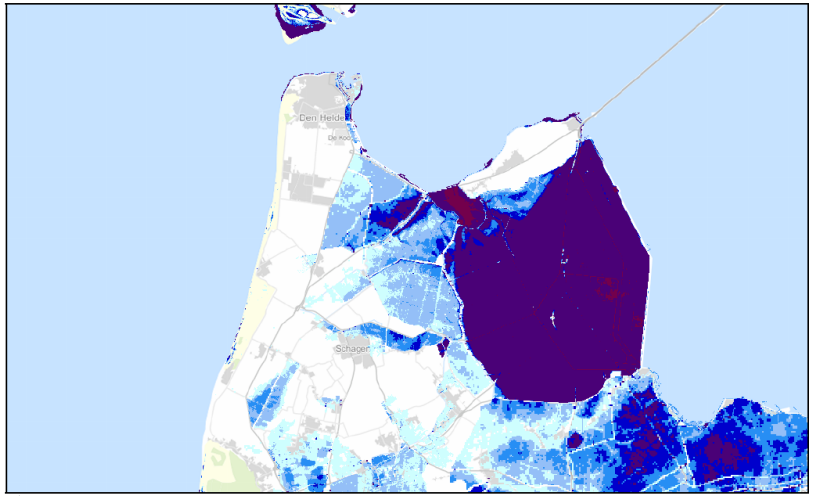
Overstromingsdiepte* met een middelgrote kans





Overstromingsdiepte met een kleine kans





< 0.5 meter
0.5 - 1.0 meter
1.0 - 1.5 meter
1.5 - 2.0 meter
2.0 - 5.0 meter
> 5.0 meter

*Overstromingsdiepte verwijst naar de diepte van het water tijdens een overstroming. Middelgrote kans betreft het doorbreken van regionale keringen, kleine kans betreft doorbreken van zee-keringen.

Bron: Klimaateffectatlas

A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

2. Energie en klimaat

Regionale impact

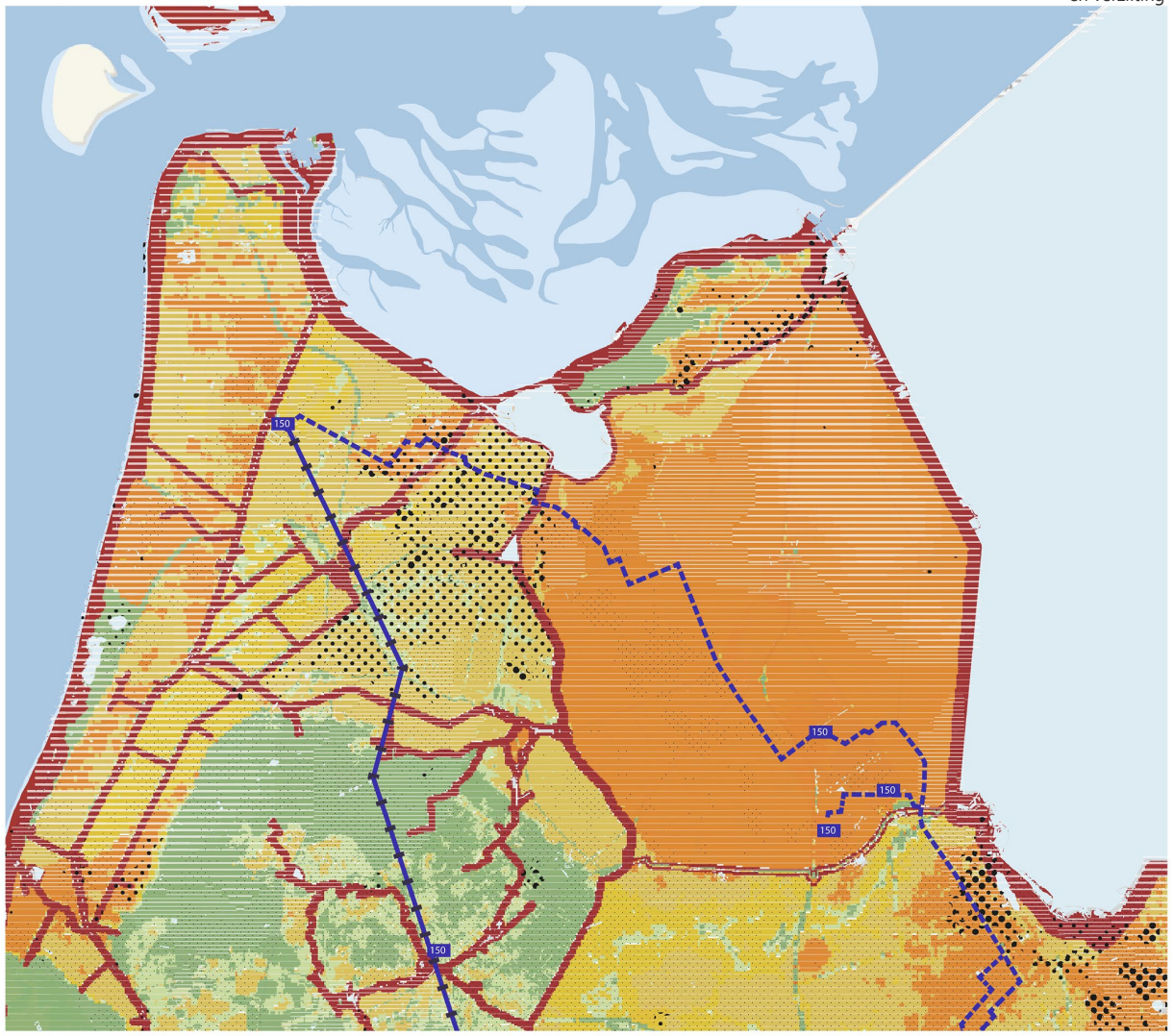
Voor de regio is de nationale en provinciale keuze om 'bodem en water sturend te laten zijn' een belangrijk gegeven voor de toekomst. Hiermee wordt ingezet op het mogelijk maken van functies op de plekken die hiervoor geschikt zijn. Waterveiligheid is hierin een belangrijke factor en heeft invloed op waar vitale infrastructuur kan landen, mede met het oog op toekomstige maatschappelijke investeringen door realisatie hiervan.

Er is in de hele regio sprake van toenemende verzilting, maar de mate van verzilting ten opzichte van het grondwater verschilt. Het gebied ten zuiden en zuidoosten van Den Helder en het noordoosten van de Wieringermeer-polder krijgen hier op korte termijn al mee te maken, terwijl dit voor het gebied rond Agriport niet geldt. Voortbestaan van de huidige landbouwactiviteiten en natuurdoelen verschilt hiermee.

Voor de hele regio geldt dat toevoer en beschikbaarheid van zoetwater in de toekomst een toenemend punt van aandacht is. Voor zoetwater is de regio sterk afhankelijk van het water in het IJsselmeer, terwijl de beschikbaarheid hier afneemt. Met name voor gebieden die verzilten is dit urgent. Vasthouden van zoetwater wordt daarmee extra belangrijk.

Door het overwegend agrarische karakter is hitte geen groot thema voor de regio. Wel is er een opgave om voorbereid te zijn op extremen van nat en droog.

Weergegeven op de kaart zijn de bestaande regionale elektriciteitsverbindingen buisleidingen. Daarnaast zijn klimaatindicatoren weergeven; overstromingskans, mate van bodemdaling en verzilting



Legenda

Signaalcode

- **Label A**: Gebieden met een verstromingsdiepte van minder dan 20 cm
- **Label B:** Gebieden met een overstromingsdiepte van 20 tot 50 cm
- **Label C:** Overstromingsdiepte van 50 tot 200 cm en een kans groter dan 1:1000 jaar & overstromingsdiepte van 50 tot 200 cm en een kans kleiner dan 1:1000 jaar
- **Label D:** Overstromingsdiepte van meer dan 200 cm en een kans groter dan 1:1000 jaar & overstromingsdiepte van meer dan 200 cm en een kans kleiner dan 1:1000 jaar
- **Label E:** Inundatie buitendijkse gebieden & keringen en beschermingszones

Bodemdaling
(2020 - 2100 hoog)

- 3 - 10 cm
- 10 - 20 cm
- 20 - 40 cm
- > 40 cm

Verzilting grondwater

- > 100 m onder maaiveld
- 50 - 100m onder maaiveld
- 25 - 50m onder maaiveld
- 10 - 25m onder maaiveld
- 5 - 10m onder maaiveld
- 5 - -5m onder maaiveld

Energie

- 150kV tracé
- 150kV grondkabel
- Trafostation
- Buisleiding

3. Natuur en landschap

Lokale situatie Den Helder en Agriport

Focusgebied Den Helder
De scenario's rond Den Helder landen in de polders van een ouder aandijkingenlandschap. Dit zijn gronden die vanaf hoger gelegen delen in verschillende fasen aan het land zijn toegevoegd. Langs kanalen en op knooppunten ontstonden vaartdorpen of kruisdorpen. Karakteristiek zijn ook de repeterende stolpboederijen langs rechte infrastructuur ten zuiden van Den Helder. Openheid is in deze polders kenmerkend, al is hier in de loop der jaren door zowel stadsuitbreiding rond Den Helder en Julianadorp als recreatie langs de westkust wat aan ingeboet. Aan de westkust bevinden zich (jonge) duinen waar naast de functie als zeewering ook natuurdoelstellingen gelden. De Waddenzee ligt direct ten noorden en oosten van Den Helder en heeft specifieke eigen natuurdoelstellingen. Ook gelden ruimtelijke (visuele) restricties rondom dit werelderfgoed.

Focusgebied omgeving Agriport
De scenario's rond Agriport landen in het nieuwe polderlandschap van de Wieringermeer. Dit nieuwe land, gewonnen op de Zuiderzee, bestaat uit grote en rationeel verkavelde percelen en heeft een open karakter. Mede door directe (planologische) invloed van de Rijksoverheid in de eerste helft van de vorige eeuw is een planmatige opbouw van de kernen, waterlopen en infrastructuur ontstaan. Rechte, functionele lijnen van waterlopen en wegen zijn goed terug te zien en zijn de dragers van het landschap. Het windpark Wieringermeer volgt deze landschappelijke lijnen ook. De openheid van het gebied wordt door de bewoners als een kwaliteit gezien en is onderdeel van de culturele identiteit van de polder. Agriport is hier een zichtbare uitzondering op in het landschap. Beschermde natuurwaarden in dit gebied zijn er niet door de focus op productieve landbouw, aangewezen natuur ligt alleen buitendijks. Wel is het gebied interessant voor diverse soorten vogels.

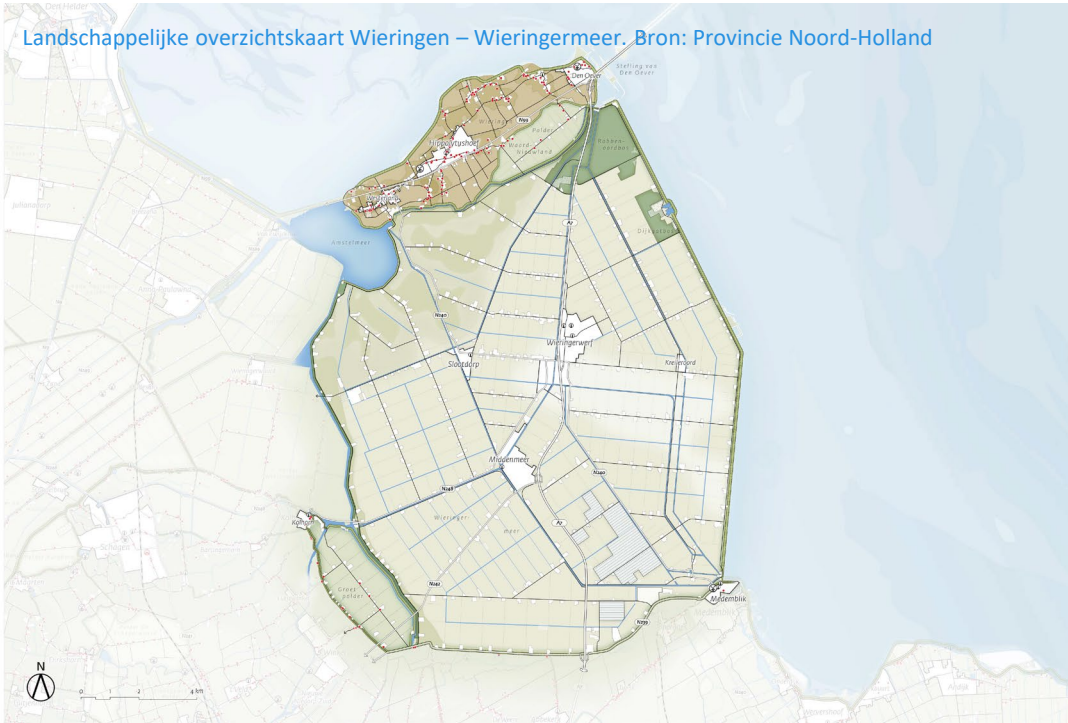


Landschappelijke overzichtskaart Koegras-Anna Paulownapolder. Bron: Provincie Noord-Holland





Landschappelijke overzichtskaart Wieringen – Wieringermeer. Bron: Provincie Noord-Holland



A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

3. Natuur en landschap

Regionale situatie

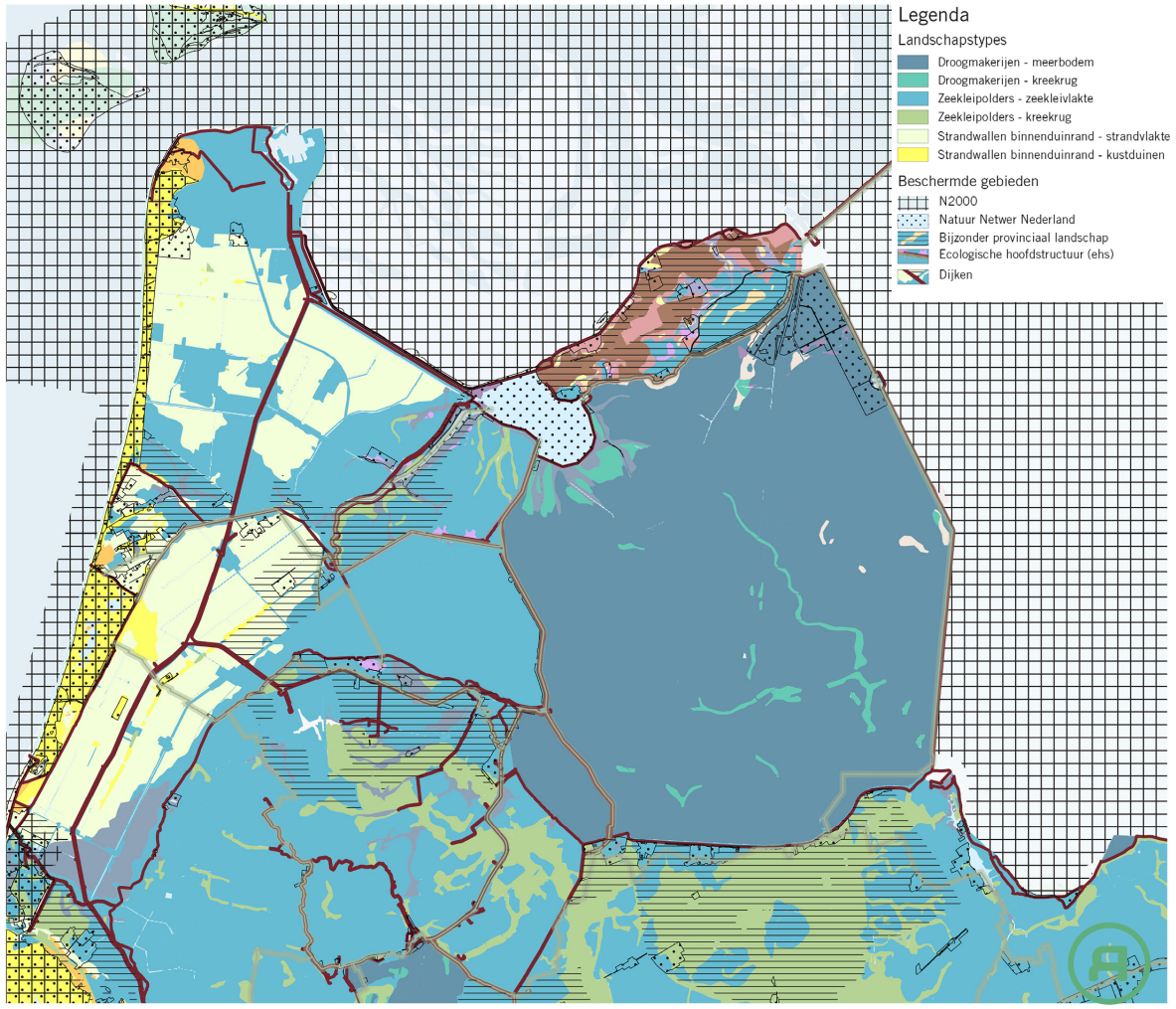
In de hele Kop van Noord Holland zijn specifiek aangewezen natuurgebieden schaars. Vrijwel het hele buitengebied bestaat uit gronden die in gebruik zijn voor landbouwactiviteiten. Openheid van het landschap is een verbindende kwaliteit. Dragende structuren zoals water en infrastructuur hebben daarmee naast een functionele ook een landschappelijke rol. Verschillen in de regio door het aanwezige bodemtype zijn goed terug te zien, met bollenteelt op zandgrond rond Den Helder en akkerbouw op de uiterst productieve kleigronden van de Wieringermeerpolder. Randen van landschapstypes zijn in beeld om nieuwe kwaliteiten toe te voegen, waaronder de dijken rondom de Wieringermeerpolder. Met name in de Wieringermeerpolder is door de provincie 'bijzonder provinciaal landschap' aangewezen, waarbinnen specifieke landschappelijke waarden en zichtbare kwaliteiten van het gebied behouden dienen te blijven en zo mogelijk versterkt. Deze liggen buiten de focusgebieden. Bij aanleg van eventuele toekomstige energie-infrastructuur is wel specifiek aandacht voor het gebied rond Lage Oude Veer bij Anna Paulowna en het gebied rond Twisk en Abbekerk van belang.

Mede door de focus op landbouwproductiviteit is de kwaliteit van de bodem (en het water) door monotoon en intensief gebruik een punt van aandacht op lange termijn voor de hele kop. De provincie werkt aan een regionale uitvoer van het programma landelijk gebied. Een centraal thema hierin is bodem en water sturend, waarmee functies toekomstgericht worden afgestemd op geschiktheid en beschikbaarheid. Verder is de provinciale inzet op blauw-groene dooradering (10% van het oppervlak), klimaatadaptatie en kringlooplandbouw relevant. Het creëren van nieuwe natuur of extensief gebruik van grond organiseren is een uitdaging als dit op zichzelf wordt beschouwd.



Concentratie bloembollenteelt | Concentratie akkerbouwgewassen | Concentratie veevoedergewassen

Weergegeven zijn de verschillende landschapstypen in de regio, beschermde natuurgebieden en belangrijke dijken.



A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

4. Economie en werk

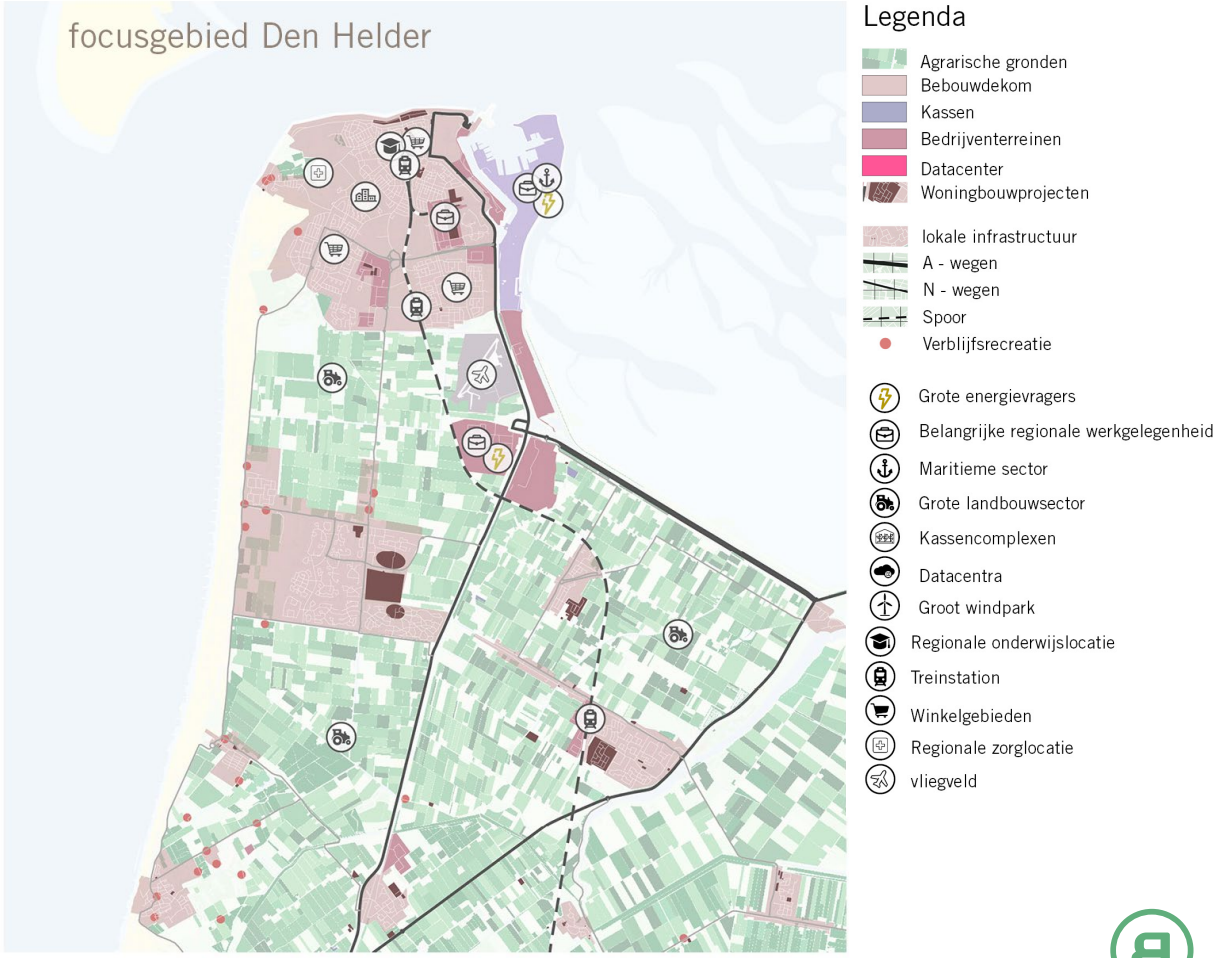
Lokale situatie Den Helder

Focusgebied Den Helder

Den Helder kent meerdere bedrijventerreinen en een relatief gevarieerde opbouw van werkgelegenheid. Als kern heeft het een regionale verzorgingsfunctie met functies als een ziekenhuis, opleidingscentra en winkelvoorzieningen. Belangrijke economische dragers zijn de marine en de zeehaven met focus op offshore-activiteiten. Deze kennen een grote ruimteclaim binnen de stad en bepalen voor een belangrijk deel de identiteit als havenstad. Daarnaast zijn ook bouwnijverheid en zorgsector grote werkgevers. Ten zuiden van de stad liggen het vliegveld en de nieuwere regionale bedrijventerreinen Kooypunt en Kooyhaven (gemeente Hollandse Kroon). Aan de Oostoever ligt het NAM-aanlandingspunt voor aardgas uit zee en onder meer de RWZI. De grootschalige bedrijvigheid accentueert de entree van de stad vanuit de N9/N99. De bestaande binnenstedelijke bedrijventerrein kennen gedeeltelijk een revitaliseringsopgave. Er is nog beperkt ruimte beschikbaar voor vestiging van bedrijvigheid op de nieuwe bedrijventerreinen. Ten zuiden en zuidoosten van Den Helder is de agrarische sector de belangrijkste economische drager. De recreatie- en vrijetijdssector neemt in belang toe.

Er geldt een beperkte woningbouwopgave in de hele regio. Het gros van de geplande woningen in de kop van Noord Holland is in Den Helder voorzien. Via de weg is dit focusgebied enkel via N-wegen bereikbaar. Daarnaast is de stad bereikbaar via een spoorverbinding en over binnenwater via het Noord-Hollands kanaal. De aanwezigheid van een zeehaven, afvaart naar Texel en het vliegveld leidt tot bereikbaarheid voor een specifieke tak van bedrijvigheid. Goede bereikbaarheid met de regio en de rest van de provincie is voor dit focusgebied een punt van aandacht.

Weergegeven zijn de bedrijventerreinen en clusters voor werkgelegenheid bij Den Helder. Dit in relatie tot de omliggende bebouwing, woningbouwlocaties en agrarische gronden. Daarnaast is de belangrijke infrastructuur aangegeven.



A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

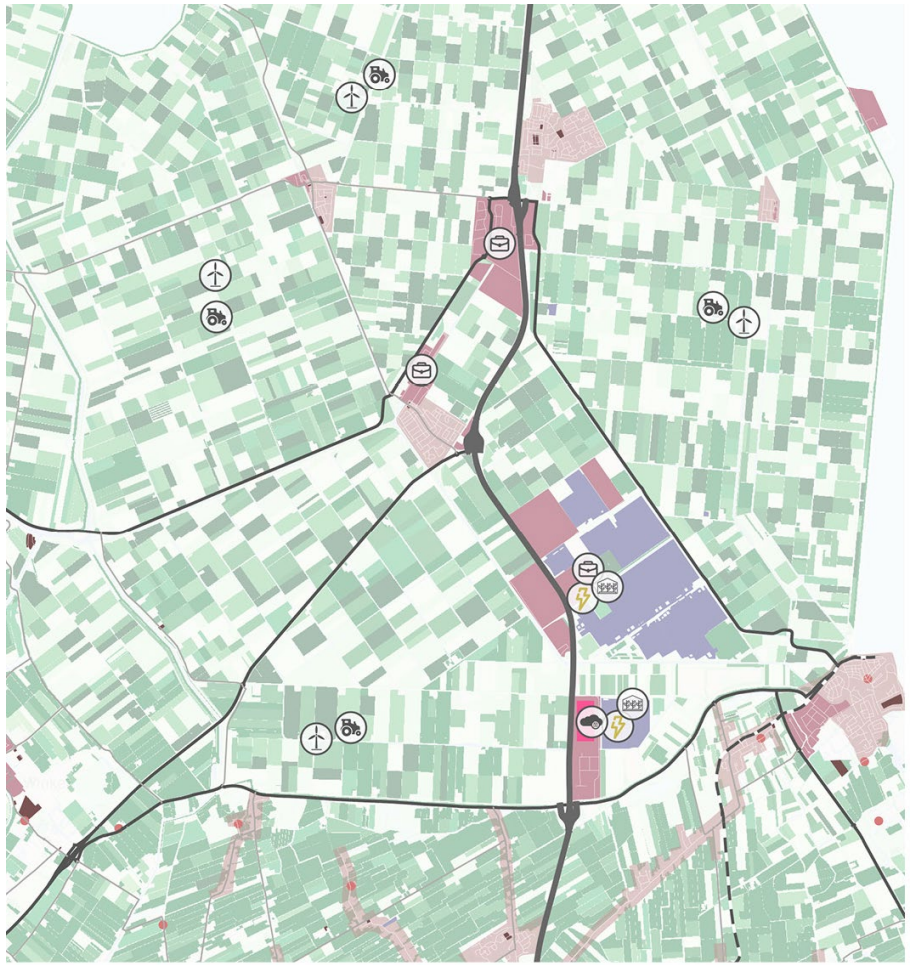
4. Economie en werk

Lokale situatie Agriport

Focusgebied omgeving Agriport
De Wieringermeer is een vruchtbaar landbouwgebied waar de inrichting van het landschap gericht is landbouwoptimalisatie. De agrarische sector en toeleverende industrie is de belangrijkste economische drager in het gebied. Die positie is verstevigd met het ontstaan van het kassencluster en bedrijventerrein met een bovenregionale functie tussen Middenmeer en Medemblik.

De aanwezigheid van de datacenters en de innovatieve bedrijvigheid rond Agriport geven de regio ook een internationale relevantie. De bereikbaarheid van Agriport en omgeving per auto is relatief goed door het tracé van de A7 door het gebied. Vanuit het perspectief van openbaar vervoer is de bereikbaarheid niet goed. Er zijn, afgezien van een nieuw 380Kv-station beperkte ruimtelijke opgaven voorzien. Er is nog ruimte voor nieuwe bedrijfsvestiging op het bedrijventerrein Agriport.

Op kaart weergegeven is het bedrijvencomplex van Agriport in relatie tot de omliggende kernen Medemblik en Middenmeer. Daarnaast is de belangrijke weginfrastructuur aangegeven. Opvallend is de agrarische dominantie in het omliggende gebied.



A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

4. Economie en werk

Regionale situatie

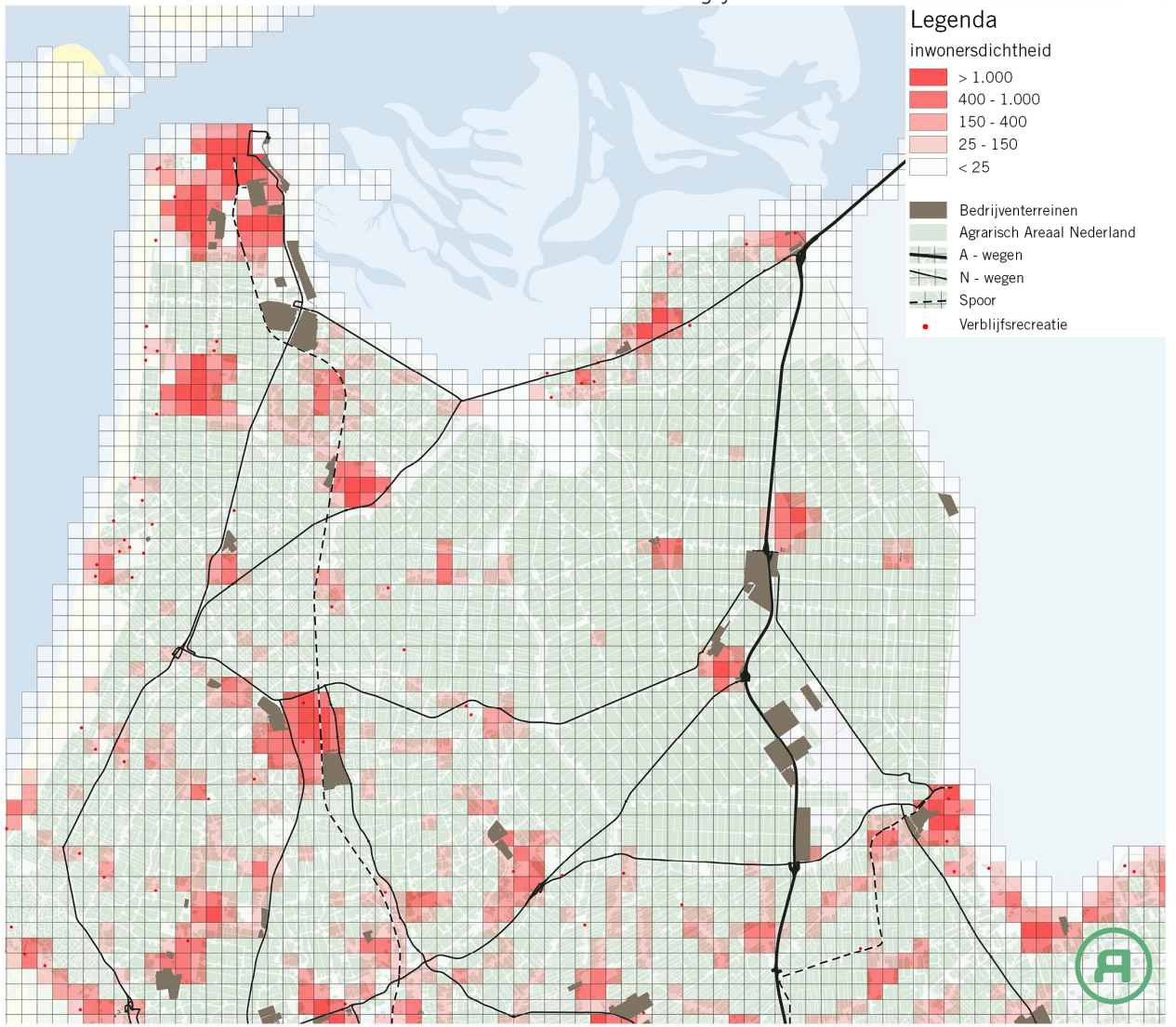
In de hele kop van Noord Holland wonen zo'n 168.000 inwoners (inclusief Texel). Een derde deel hiervan woont in Den Helder. De inwonersdichtheid in de Wieringermeer is laag. Er is beperkte uitbreiding van woningen en bedrijvigheid voorzien voor de komende jaren. Deze zijn primair bedoeld voor de lokale vraag. De regio heeft afspraken gemaakt om te komen tot een evenwichtige verdeling van werklocaties over de regio. Daarbij is wel benoemd dat ontwikkelingen voor de energietransitie tot aanvullende ruimtevraag kan leiden.

Voor de hele Kop van Noord Holland geldt dat er zowel sprake is van vergrijzing als krimp van de (beroeps)bevolking door vertrek van jongeren. Daarmee is er sprake van krapte op de arbeidsmarkt voor veel sectoren. Behouden en aantrekken van arbeidskrachten voor vrijwel alle sectoren is hiermee een regionale uitdaging. Naast werkgelegenheid speelt behoud van voorzieningen een rol in de kleine kernen, mede door wegtrekken van jongere bevolking. De regio leunt relatief sterk op de sectoren zorg, detailhandel en openbaar bestuur (waaronder marine). In de landbouw werken in verhouding een beperkt aantal mensen. In deze sector is veel seizoensgebonden werk, met een stevig aandeel arbeidsmigranten. Opvallend is dat op de korte en langere termijn in de bouw- en techniekssector, en dan met name de elektrotechniek, grote tekorten worden voorzien. Realisatie van toekomstige energie-infra vraagt daarmee ook om lokale en regionale inzet op bijvoorbeeld opleiding en werving van personeel.

Over het algemeen is de bereikbaarheid van de regio op orde, maar blijft de beschikbaarheid van openbaar vervoer een punt van aandacht. Mede door het ontbreken va een sterk regionaal OV-netwerk ligt de focus in de regio op automobiliteit. Opvallend is dat een relatief groot aandeel van de beroepsbevolking buiten de regio werkzaam is (UWV 2023).

Een van de sterke eigenschappen van de regio is dat er relatief veel fysieke ruimte bestaat tussen werkterreinen en kwetsbare objecten (woningen). Inzet op energie-gerelateerde bedrijvigheid en/of circulaire economie met hogere milieucategorie is hiermee eerder mogelijk te maken.

Weergegeven zijn de verschillende kernen in de regio, met een indicatie van inwonerdichtheid en bijbehorend voorzieningenniveau. Daarnaast zijn de grootste bedrijventerreinen in de regio aangegeven als indicatoren van werkgelegenheid, evenals de belangrijkste infrastructuur



A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

5. Ruimtelijke conclusies

Per thema zijn dit relevante bevindingen:

Klimaat

1. Principe 'bodem en water sturend' is actueel thema in regio, met focus op waterveiligheid
2. Doorbraak van een primaire waterkering heeft een zeer grote impact op het focusgebied Agriport. De impact op focusgebied Den Helder is beperkt
3. Hele regio op lange termijn tekort zoetwater voorzien, mogelijk invloed op agrarische sector.
4. Rond Den Helder sprake van verzilting, invloed op bestaande bollenteelt.
5. Wateroverlast, hittestress en bodemdaling voor beide focusgebieden nog beperkt thema.

Energie

1. Mix aan grotere, middelgrote en kleine energievragers in Den Helder - zeer grote energievraag Agriport.
2. Een warmtebehoefte bij zowel de woonwijken in Den Helder als de kassen bij Agriport.
3. Veel bestaande(fossiele) energie-infrastructuur en bijbehorend zichtbaar ruimtebeslag in beide gebieden.
4. Beoogd landelijk waterstofnetwerk loopt door regio
5. Groot windmolenpark rond Agriport van bovenregionaal belang

Landschap

1. Kenmerk van hele regio is openheid. Wel verschillen. Polder rond Den Helder is ouder, in functies diverser en kent meer landschappelijke afwisseling. Rechte rationele lijnen en functionele verbindingen kenmerk van Wieringermeer, maat en schaal vormend voor identiteit.
2. Openheid onder druk door recente ingrepen bij Agriport, scherp contrast.
3. Bollenteelt rond Den Helder, overwegend akkerbouw op vruchtbare polder Wieringermeer.
4. Den Helder kent nodige ruimteclaims, uitbreidingsmogelijkheden beperkt tot zuiden van de stad + milieu-beperkingen.
5. Bijzonder provinciaal landschap ten zuiden Wieringermeer en zuidoosten Den Helder.

Natuur

1. Beperkte bestaande natuurbelangen. Efficiente landbouw voorop.
2. Dit uit zich ook in beperkte fijnmazige dooradering lokale natuurwaarden.
3. Natuurbelangen buiten focusgebied juist van internationale relevantie; Waddenzee en Ijsselmeer
4. Bodem- en waterkwaliteit in hele kop NH serieus thema waarop inzet nodig is.

Economie

1. Focus Den Helder ruwweg op maritieme sector en fossiele brandstoffen. Omgeving Agriport agrarische sector met datahub.
2. Beide gebieden (inter)nationale relevante subspecialisaties
3. Den Helder kent meerdere bedrijventerreinen en relatief gevarieerde opbouw van werkgelegenheid, groter arbeidspotentieel – eenzijdige werkgelegenheid omgeving Agriport, dunbevolkt gebied beïnvloed arbeidspotentieel.
4. Er is nog beperkt uitgeefbare ruimte op bedrijventerreinen Den Helder, eveneens op Agriport
5. Minder ruimtelijke beperkingen rond Agriport. Voor beide focusgebieden geldt nieuwe ruimteclaims altijd ten koste van agrarische activiteit.
6. Beperkt bedrijventerrein met hogere milieucategorieën in beide gebieden

Werk

1. Dichtbevolkt gebied rond Den Helder leidt tot bredere poule beroepsbevolking. Wieringermeerpolder dunbevolkt.
2. Verschillende (specialistisch) opleidingsinstituten in Den Helder. Match onderwijs en werk uitdaging voor regio. Voorzieningen in kern Den Helder met regionaal verzorgingsgebied. Middenmeer/Medemblik lokale voorzieningen. In stand houding voor alle plaatsen uitdaging.
3. Beperkte woningbouw voorzien in Den Helder, rond Agriport vrijwel niet.
4. Focus in regio op automobiliteit, openbaar vervoer is beperkt. Bereikbaarheid Agriport met rest land vanaf snelweg relatief goed.
5. Krimp, vergrijzing en leefbaarheid kernen aandachtspunten. Technische sector kent grote krapte.

6. Ruimtelijk handelingsperspectief

Ruimtelijke thema's die brede welvaart beinvloeden

Uit de impactanalyse is gebleken wat relevante ruimtelijke criteria zijn binnen de gekozen definitie van brede welvaart. Aan de hand van de conclusies beschrijven we in deze paragraaf welke onderwerpen geadresseerd dienen te worden bij een toekomstige aanlandmethode, en daarmee terug te vinden zijn in het handelingsperspectief (deel B) .

Energie en klimaat

1. **Bodem en water sturend vraagt dialoog**. Locatiekeuze voor aanlanding dient zich te verhouden tot opgave op lokaal en regionaal niveau. Water niet zonder meer beschikbaar voor nieuwe ontwikkelingen, maar aanlanding biedt ook kansen om versnelt opgaven aan te pakken.

2. **Bestaande landbouwactiviteiten op lange termijn mogelijk beinvloed door klimaatthema's.** Regio leunt stevig op agrarische sector. Betrek hoogwaardige landbouwgebieden in locatiekeuze.

3. **Bestaande fossiele energie-infra** kent al groot ruimtebeslag. Neem de transformatie van deze bestaande terreinen mee in de locatiekeuze

4. **Lokale elektrificatie en lokale warmtebehoefte** is mogelijke koppelkans, indien aangelande energie ook leidt tot ruimte op regionale en lokale energienet.

Natuur en landschap

1. **Openheid vormt identiteit hele regio, met nadruk op Wieringermeerpolder.** Bestaande verstoring van openheid worden vergroot bij nieuwe ingrepen (stapeling). Beperk dit zoveel mogelijk en verzacht en compenseer opeheid door nieuwe kwaliteit toe te voegen.

2. **Integreer groenblauwe dooradering** bij nieuwe energie-infra, met oog voor bestaande landschappelijke structuur.

3. **Ontzie bestaande beschermde natuurgebieden en provinciaal landschap.** Ook extra aandacht gewenst nabij kernen, zeker bij aanlanding nabij Den Helder.

Economie en werk

1. **Direct uitgeefbare grond** bedrijventerreinen in Den Helder en Agriport **beperkt** voor gewenste infra. Heeft invloed op vestigingsmogelijkheden voor lokale bedrijvigheid.

2. Beide focusgebieden leunen **sterk op enkele sectoren**. Voortbestaan en vestigingsklimaat kan bevorderd worden met nieuwe werkgelegenheid door aanlanding. Daarbij hoort ook passend onderwijs en binden van personeel aan regio.

3. **Bestaande woningbouwplannen en bedrijventerreinen op autonome groei gebaseerd. O**ok hiervoor ruimte nodig indien energie-infra leidt tot groei werkgegelenheid.

4. **Bereikbaarheid beide focusgebieden punt van aandacht** bij toename activiteiten.

DEEL D

Impactanalyse brede welvaart

1. Inleiding
2. Impactcategorieën in het kort
3. Scenario 1 – Agriport, elektrisch
4. Scenario 2A – Den Helder, elektrisch + waterstofconversie
5. Scenario 2B – Agriport, elektrisch + waterstofconversie
6. Scenario 3 - Den Helder, waterstof



A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

1. Inleiding

Impactanalyse brede welvaart

Brede welvaart omvat per definitie een groot aantal thema's. Hiernaast zijn deze geclusterd in tien domeinen, zoals in de Brede Basismonitor van de provincie Noord-Holland[1]. Deze Brede Basismonitor fungeert als startpunt voor een initiële inventarisatie van impactcategorieën die relevant zijn in het kader van dit onderzoek. Dat wil zeggen de relatie met aanleg en ontwikkeling van energie infrastructuur, in het bijzonder ingegeven door de ontwikkeling van Wind Op Zee.

Er zijn altijd dwarsverbanden te vinden, de vraag voor dit onderzoek is waar deze zich het meest intensief voordoen. Dat wil niet per sé zeggen dat de andere onderwerpen minder relevant zijn, maar de relatie met energie infrastructuur kan minder evident zijn.

In overleg zijn er drie (nog steeds brede) samengetelde clusters van thema's gekozen waar verdieping heeft plaats gevonden (hierna). Deze worden op de volgende pagina nader toegelicht. Dit laat onverlet dat er hiernaast thema's zijn weergegeven die onderwerp van nader onderzoek moeten zijn om alle effecten op brede welvaart in beeld te brengen.

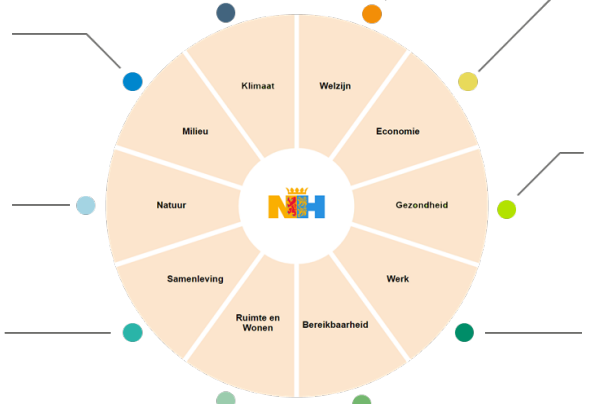
Klimaat
- Kansen voor de lokale energievoorziening
- Impact op waterkwantiteit in regio
- Klimaatbestendigheid en water en bodem sturend

Milieu
- Impact op luchtkwaliteit
- Impact op waterkwaliteit
- Overlast tijdens realisatie (fase 1)
- Overlast tijdens de exploitatie (fase 2 en 3)
- Impact op/invloed van externe veiligheid

Natuur
- Impact op flora & fauna
- Landschapskwaliteit

Samenleving
- Cultuurhistorie
- Weerstand op de ontwikkelingen
- Maatschappelijke impuls door de ontwikkelingen

Ruimte en wonen
- Ruimtegebruik algemeen
- Ruimtegebruik specifiek: bedrijvigheid
- Ruimtegebruik specifiek: landbouwgronden
- Ruimtegebruik specifiek: wonen
- Potentiële impact (positief of negatief) op woonklimaat



Welzijn
- Welzijnseffecten algemeen (geluk en gevoel)

Economie
- Imago Kop van NH
- Aantrekkende werking
- Haveneconomie
- Elektrificatie en toegang tot energie
- Voorzieningen

Gezondheid
- Gezondheidseffecten algemeen

Werk
- Werkgelegenheid bouwwerkzaamheden
- Directe werkgelegenheid energietransitie
- Indirecte werkgelegenheid
- Werkgelegenheid en bedrijvigheid anders

Bereikbaarheid
- Potentiële impact op doorstroming en toegankelijkheid over de weg
- Potentiële impact op doorstroming en toegankelijkheid over het water
- Potentiële impact op doorstroming en toegankelijkheid over het spoor

1. *Brede Basismonitor provincie Noord-Holland - link*

A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

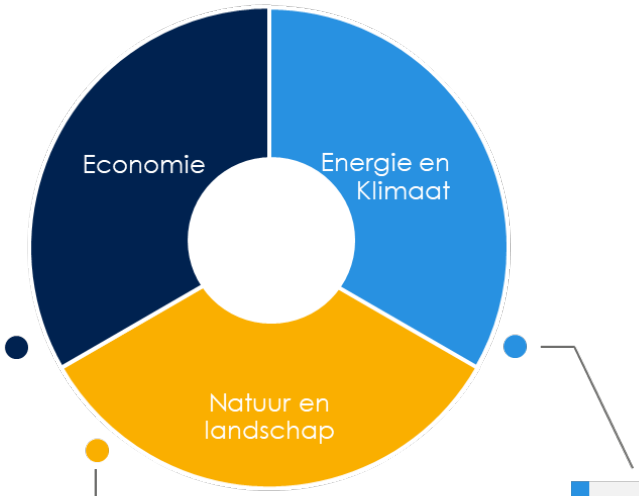
1. Inleiding

Impactanalyse brede welvaart

Zoals toegelicht in deel A is de initiële inventarisatie van impactcategorieën verfijnd door specifiek te focussen op categorieën die de meest directe relatie hebben met energie-infrastructuur. De figuur hiernaast geeft een overzicht van welke thema's en bijbehorende impactcategorieën zijn vastgesteld voor deze analyse van brede welvaart. In dit hoofdstuk worden per scenario de verschillende impactcategorieën doorgenomen, waarbij, grotendeels gebaseerd op (expliciet gemaakte) aannames, uitspraken worden gedaan over de te verwachten effecten van het scenario op de impactcategorieën in het betreffende gebied.

Allereerst lichten we kort alle impactcategorieën toe en de mate waarin ze in algemene zin effect kunnen hebben binnen de context van dit onderzoek. Hiermee wordt ook min of meer het referentiescenario geschetst ten opzichte waarvan verschillen in de diverse scenario's worden geduid. Per scenario wordt vervolgens ingezoomd op de effecten die specifiek verwacht kunnen worden in dat scenario op zowel de korte als de lange(re) termijn (resp. bouw, exploitatie, spin-off).

Analyse Brede Welvaart
Impactcategorieën & indicatoren



Economie en werk

Werk, bedrijvigheid en vestigingsklimaat
- Werkgelegenheid: lokaal, direct of indirect
- Inkomensniveau en opleidingsniveau
- Bedrijfsvestiging en oprichting
- Productie- en industriële activiteit
- Ontwikkeling (lokale) energiebehoeft en koppelkansen
- R&D en kennisontwikkeling

Economische spin-off
- Imago
- Kansen en sturingsmogelijkheden

Natuur en landschap

Flora en Fauna
- Biodiversiteit
- Natuurwaarde

Landschapskwaliteiten
- Visuele aantrekkelijkheid
- Ruimtelijke ordening
- Recreatieve voorzieningen

Leefbaarheid
- Overlast
- Veiligheid
- Sociale cohesie

Energie en Klimaat

Energie-infrastructuur
- Ruimtegebruik
- Opslagfaciliteiten

Lucht-, water- en bodemkwaliteit
- Niveau van luchtverontreinigende stoffen (e.g. fijnstof en stikstof)
- Waterhuishouding
- Bodemkwaliteit en -geschiktheid

Klimaatbestendigheid
- Weerbaarheid van (energie)infrastructuur
- Waterveiligheid en wateroverlast

2. Impactcategorieën in het kort

En de effecten op hoofdlijnen

Onderstaand lichten we de verschillende impactcategorieën verder toe en geven we een algemene beschouwing van de effecten die kunnen optreden als gevolg van de bouw en aanwezigheid van de energie-infrastructuur en –voorzieningen. Dit wordt – als gezegd – per scenario gespecificeerd in de volgende paragrafen.

Energie en Klimaat

▸ Energie-infrastructuur

De aanlanding van wind op zee en de voorzieningen rondom de netverzwaring nemen ruimte in. Afhankelijk van de scenario's kan daarbij gedacht worden aan transformator- en convertorstations, 380kV-stations, waterstofconversiepark, aansluitingen op andere netwerken (bijv. Waterstofnetwerk Nederland incl. meetstation) en/of opslaglocaties. Sommige componenten kunnen ondergronds worden geplaatst (waterstof al dan niet in bestaande gasleidingen of – in beperkte gevallen – elektriciteitskabels), maar vragen nog steeds om vrij te houden zones en inspectie-/onderhoudsvoorzieningen. Daar waar ruimte een schaars goed is in de regio, zal de infrastructuur vermoedelijk ten koste gaan van andere gebieden met waarde. In het bijzonder, agrarisch gebied en ruimte op bedrijventerreinen (en dus andersoortige bedrijvigheid). Met op termijn de grootschalige duurzame opwek op zee kan er reden zijn om zon en wind op land minder automatsich ruimte te geven.

▸ Lucht-, water- en bodemkwaliteit

Tijdens de bouw vindt uitstoot van stikstofoxiden (NOx), fijnstof (PM) en koolwaterstoffen door de mobiele werktuigen plaats. Tijdens de exploitatie van de energie-infrastructuur komt geen uitstoot van stoffen vrij. Ook biedt de aanwezige stroom of waterstof mogelijkheden voor elektrificatie/verduurzaming van huidige bedrijven wat, naast de vermindering van CO2-uitstoot, leidt tot vermindering van de uitstoot van stoffen als stikstofoxiden (NOx), fijnstof (PM).

Het effect op de water- en bodemkwaliteit is sterk afhankelijk van de specifieke locatie waar de energie-infrastructuur wordt geplaatst. Wanneer een tracé concreet wordt overwogen, is het noodzakelijk om verdiepend onderzoek uit te voeren. Verschillende factoren, zoals het type bodem en de huidige activiteiten op die locatie, spelen een rol in deze beoordeling. Er is nog beperkte ruimte beschikbaar rondom Agriport en Den Helder. Bij iedere impact op lucht-, water en bodemkwaliteit moet worden bedacht dat dit een optelsom vormt bij de reeds bestaande druk op het gebied. Combinaties met kwaliteitsverbetering in het gebied moeten zorgen dat de totale belasting niet meer groeit.

De kans bestaat ook dat de ruimte die wordt gebruikt voor energie-infrastructuur ten koste gaat van cultuurgrond voor moderne akkerbouw. Vanuit het perspectief van lucht-, bodem- en waterkwaliteit kan de impact van energie-infrastructuur lokaal gezien minder zijn dan die van agrarisch gebied, omdat er geen gebruik wordt gemaakt van bestrijdingsmiddelen en/of meststoffen die in de bodem en het water kunnen belanden. Dit is echter sterk afhankelijk van de specifieke locatie en de kenmerken van de bodem. Het is ook belangrijk op te merken dat deze situatie plaatsvindt binnen een bredere landbouwtransitie die streeft naar een gezondere bodem. Een alternatieve mogelijkheid is dat de beschikbare ruimte wordt ingenomen ten koste van bestaande of toekomstige bedrijventerreinen. In dat geval is de impact afhankelijk van het type bedrijvigheid dat wordt verplaatst of verdwijnt.

Water speelt een belangrijke rol in de productie van waterstof. Waterhuishouding wordt besproken in de scenario's waarin sprake is van electrolyse op land (scenario 2A en 2B).

▸ Klimaatbestendigheid

In een tijd van klimaatverandering, weersextremen en een stijgende zeespiegel moeten we er rekening mee houden dat onze kritieke infrastructuur voldoende bestendig is en blijft om

2. Impactcategorieën in het kort

En de effecten op hoofdlijnen

te blijven functioneren ondanks deze veranderingen. Doordat de energievoorziening vitale en kwetsbare infrastructuur betreft, zijn voorzorgsmaatregelen en principiële keuzes nodig om onze energie-infrastructuur bestendig te maken voor de toekomst (en te borgen dat deze niet uitvalt onder extreme omstandigheden met cascade-effecten tot gevolg). Het Rijk hanteert momenteel het principe van bodem en water sturend bij de ruimtelijke keuzes die voorliggen. Dat betekent onder andere dat bij de ruimtelijke opgave in ons land 'niet alles overal kan' (of zou moeten kunnen) en dat – wanneer het echt niet anders kan – extra maatregelen worden getroffen om te borgen dat de primaire functies van ons land kunnen blijven functioneren bij extreme weersomstandigheden.

Het waterschap geeft aan dat met het toevoegen van vitaal en kwetsbare functies zoals een 380kV station, elektrolyser en batterijen in de Wieringermeerpolder, het beschermingsniveau omhoog zou moeten. Dat kan onder andere beteken dat regionale keringen versterkt moeten worden. Bij meer toename van economische activiteit (bovenop wat al in ontwikkeling is) is nog meer bescherming nodig. Wanneer het peil van het IJsselmeer wordt verhoogd, om een grotere zoetwaterbuffer creëren, kan een zogenaamde 'lock-in' situatie ontstaan. De kans op overstroming stijgt, waarmee de locatie nog ongeschikter wordt voor nieuwe ontwikkelingen. De dijken zullen in dat geval nog verder verhoogd moeten worden. De Wieringermeerpolder is een diepe polder die steeds moeilijker droog te houden is in perioden van extreme neerslag. Met name de oostkant is extra gevoelig voor wateroverlast. Met het toevoegen van verharding (380kV station, converterstation en mogelijk grootschalige elektrolyser) neemt het risico op wateroverlast toe.

*De Provincie Noord-Holland spant zich via het Provinciaal Programma Landelijk gebied (PPLG) in voor natuurinclusieve (kringloop)landbouw, inclusief vergroting van de biodiversiteit, en probeert dus via die weg de natuurwaarde van agrarisch areaal te vergroten.

Met de nieuwe infrastructuur moet hier rekening mee gehouden worden. Evenzo – en vanzelfsprekend – mag de nieuwe infrastructuur ook niet leiden tot een verslechtering van de waterkerende werking in de regio of tot extra risico's leiden. De eventuele extra maatregelen (en bijbehorende kosten) die voor waterveiligheid en voor klimaatbestendigheid getroffen moeten worden als gevolg van de aanlanding/netverzwaring, moeten voor de verschillende scenario's worden afgewogen en in verhouding staan tot alternatieven.

Natuur en landschap

▸ Flora en fauna

Zoals reeds omschreven, gaat de ruimte die gebruikt wordt voor dergelijke energie-infrastructuur ten kosten van agrarisch areaal of bedrijventerrein, zonder significante natuurwaarde*. Desalniettemin, kan de aanleg van energie-infrastructuur wel direct habitatverlies veroorzaken, bijvoorbeeld door het kappen van bomen voor hoogspanningskabels. Ook geluidsverontreiniging door transformatorhuisjes en andere infrastructuur kan invloed hebben op dieren, met name vogelsoorten. Waar gekozen wordt voor meer ondergrondse infrastructuur kan dit ten goede komen aan natuurdoelstellingen, bijvoorbeeld in het kader van het Provinciaal Programma Landelijk Gebied (PPLG).

Wel is het belangrijk om te vermelden dat milieueffectbeoordelingen en mitigatiemaatregelen worden toegepast om deze effecten te mitigeren. Door te investeren direct bij aanleg in natuurinclusieve bouw en inpassing van nieuwe energienetwerken in het landschap, wordt gezorgd voor een minimale impact. Of juist voor meerwaarde op het gebied van flora en fauna. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om een groene buffer rondom elektriciteitsstations aan te leggen. Enerzijds als compensatie voor de verharding van het terrein, anderzijds om het zicht op de infrastructuur te verminderen. Afhankelijk van de

2. Impactcategorieën in het kort

En de effecten op hoofdlijnen

Bestaande situatie kan een groen bedrijventerrein zelfs een plus generen op bestaande natuurwaarden.

▸ Landschapskwaliteiten

De kenmerken en eigenschappen die het landschap in de Kop aantrekkelijk maken en waar de regio voor een deel ook haar identiteit aan verleent worden - in meer of mindere mate - aangetast door de komst van energie-infrastructuur. De mate van de impact is afhankelijk van keuzes die gemaakt moeten worden; lopen de kabels boven of onder de grond, de hoeveelheid aftakkingen en de mate waarin de energie-infrastructuur geclusterd wordt, bijvoorbeeld met andere vormen van infrastructuur of bestaand bedrijventerrein. Afhankelijk van het tracé kan de totale impact op landschapskwaliteit vanwege de combinatie met bestaande bedrijvigheid aanzienlijk zijn.

▸ Leefbaarheid

Tijdens de bouwfase van de energie-infrastructuur (e.g. aanleg masten en stations) doet zich aanzienlijke overlast voor. Mobiele werktuigen, zoals graafmachines en vrachtwagens, veroorzaken uitstoot van schadelijke stoffen, wat niet alleen milieu-impact heeft maar ook de luchtkwaliteit in de directe omgeving kan verslechteren. Daarnaast gaat de bouw gepaard met aanzienlijke geluidsoverlast, afkomstig van activiteiten zoals heien en plaatsen van masten. Deze geluidshinder kan storend zijn voor zowel directe omwonenden als de bredere gemeenschap, waardoor verstoring van de leefomgeving optreedt. Om deze overlast te verminderen, kunnen mitigatiemaatregelen worden ingezet, zoals het gebruik van milieuvriendelijke (elektrische) machines, het groeperen van vervoersbewegingen en geluidsisolatie.

Bovendien resulteert het bouwverkeer dat nodig is voor het aan- en afvoeren van bouwmaterialen en personeel in verhoogde activiteit op lokale wegen. Dit kan tot congestie en verkeersoverlast leiden, maar ook potentiële gevaren met zich meebrengen voor de verkeersveiligheid. Stofgeneratie en bodemverstoring door grondwerkzaamheden vormen verdere uitdagingen, met mogelijke gevolgen voor de lokale luchtkwaliteit en waterlopen. Een zorgvuldige planning, implementatie van mitigatiemaatregelen en open communicatie met de lokale gemeenschap zijn belangrijke randvoorwaarden.

Rondom leefbaarheid spelen ook diverse sociale factoren en gevoeligheden. Zo kan een mogelijke economische impuls als gevolg van de energie-infrastructuur ook een positieve bijdrage leveren aan het leefklimaat in de omgeving. Bijvoorbeeld door de komst van extra bedrijvigheid en voorzieningen. Andersom kan het zo zijn dat wanneer deze nieuwe bedrijvigheid en voorzieningen geen directe meerwaarde voor de omgeving hebben, deze tot weerstand en sociale onrust leiden. Temeer omdat in het verleden ook al een beroep is gedaan op de Kop van Noord-Holland (denk aan het windpark en de datacenters rondom Agriport). Dit kan bijvoorbeeld zo zijn wanneer nieuwe werkgelegenheid niet passend is bij de aanwezige beroepsbevolking of dat de nadelige effecten niet lijken op te wegen tegen de plussen.

Economie en werk

▸ Werkgelegenheid, bedrijvigheid en vestigingsklimaat

De directe effecten op werkgelegenheid manifesteren zich hoofdzakelijk tijdelijk, tijdens de bouwfase van de energie-infrastructuur. Deze werkzaamheden genereren banen, met name bij bedrijven als TenneT. Hierbij gaat het vaak hoogwaardige banen, zoals ingenieurs, en technisch geschoolde professionals. Daarmee is het waarschijnlijk dat niet al banen lokaal worden ingevuld, maar ook door gespecialiseerde arbeidskrachten die worden 'ingevlogen' voor de aanleg. De lokale bouwsector zal wel als onderaannemer kunnen profiteren. Na de bouwfase zal het aantal directe banen voor het onderhoud van de energie-infrastructuur (specifiek transformatorstations) zeer beperkt zijn omdat moderne energie-infrastructuur op afstand wordt beheerd. Een electrolyser (op zee of op land) vraagt daarentegen wel om de

2. Impactcategorieën in het kort

En de effecten op hoofdlijnen

nodige arbeidskrachten in de onderhoudsfase, dit komt in scenario's 2A, 2B en 3 aan bod. Daarnaast is het aannemelijk dat werkgelegenheid in de operations & maintenance voor de nieuwe windparken op zee zich rond Den Helder vestigt, maar dit ontwikkelt zich autonoom van de aanlandlocatie. Een mogelijke grotere positieve impact op werkgelegenheid wordt verwacht als gevolg van een bredere economische spin-off naar aanleiding van de aanlanding van energie uit wind op zee (zie volgende paragraaf).

▶ Economische spin-off

Momenteel wordt er een ruimtelijke procedure doorlopen voor de netuitbreiding Noord-Holland Noord (een 380 kv-verbinding), wat in de toekomst zal zorgen voor voldoende netcapaciteit voor de regio. Deze netuitbreiding verlicht het 150 kV-net, waardoor er ruimte ontstaat voor verdere verduurzaming en de ontwikkeling van nieuwe bedrijven, woningen en voorzieningen.

In feite zorgt de aanlanding van wind op zee in de regio voor het transport van een aanzienlijke hoeveelheid duurzame elektriciteit door de regio en niet per se voor meer ruimte voor aansluitingen op het net. Toch kan deze aanlanding bijdragen aan het profiel van de regio als een actieve deelnemer aan de energietransitie, met een grote beschikbaarheid groene energie. De regio kan strategisch onderzoeken of zij zich kan profileren als een gebied dat draait op, of bijdraagt aan, windenergie uit de Noordzee (ondanks technische nuances). Is het mogelijk om met aanvullend beleid, en wellicht door afspraken te maken met zowel het Rijk (voorwaarden concessie) als de ontwikkelaar (verbinding met het regio) van het windpark, lokale bedrijven te ondersteunen bij het afsluiten van overeenkomsten voor het gebruik van energie uit wind op zee? Kan de regio een rol spelen in opslag- of balanceringsdiensten, bijvoorbeeld door te investeren in batterijtechnologie? Zo kan de regio, door het verbeteren van het vestigingsklimaat, extra kansen genereren voor verdere uitbreiding en verduurzaming van bestaande sectoren, en het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid.

In het kader van economische spin-off is het belangrijk om te benoemen dat er vanuit verschillende trajecten, waaronder NOVI, de omgevingsvisie van de provincie Noord-Holland en de energievisies van Noord Holland, gestuurd wordt op het samenbrengen van vraag en aanbod van energie. Doorgaans wordt dit vanuit de vraagkant gedaan, waarbij het aanbod van energie naar de locaties met vraag wordt gebracht. In het kader van de aanlanding van energie uit wind op zee moeten we echter vanuit het aanbodperspectief kijken; idealiter willen we daar waar energie wordt aangeland en het aanbod dus hoog is, ook de (toekomstige) vraag concentreren. Hierbij staat een langetermijnperspectief centraal, met het concept van de juiste functie op de juiste plek.

A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

2. Impactcategorieën in het kort

En de effecten op hoofdlijnen

Uitgelicht: Economische clustertheorie en agglomeratie-economie

Over het algemeen kan economische spin-off leiden tot het vormen van een cluster waarin gerelateerde bedrijven en activiteiten samenkomen, wat op zijn beurt de efficiëntie en innovatie in een bepaalde regio kan bevorderen. Dit wordt ook wel agglomeratie genoemd. Deze ontwikkeling kan zich langs twee hoofdrichtingen manifesteren: diversificatie en specialisatie.

Economische spin-off kan bijdragen aan de diversificatie van de lokale economie. Neem bijvoorbeeld Den Helder, waar de Koninklijke Marine en een off-shore cluster zijn gevestigd. Deze aanwezigheid kan leiden tot het ontstaan van aanvullende bedrijven die diensten verlenen zoals logistiek en catering, waardoor een multifunctionele havenstad ontstaat met diverse voorzieningen. In Rotterdam is nu al zichtbaar dat enige tientallen MKB bedrijven zich vestigen op en rondom de haven in een waterstofcluster. Wind op zee en bouw van elektrolysers vormen de aanleiding, dit trekt bedrijven aan die zich specialiseren in bepaalde onderdelen van techniek of dienstverlening.

Aan de andere zijde kan economische spin-off ook leiden tot specialisatie. In gebieden waar een bepaalde sector sterk tot ontwikkeling komt, kunnen andere bedrijven en diensten zich specialiseren om specifiek aan de behoeften van die sector te voldoen. Neem als voorbeeld Agriport, waar een bloeiende agribusiness-cluster aanwezig is. Dit leidt tot (de opkomst van) gespecialiseerde bedrijven en opleidingsinstellingen die inspelen op de specifieke behoeften van deze industrie of sector.

Kortom, verdere economische spin-off is denkbaar maar niet vanzelfsprekend. Dit maakt het ook direct lastig te voorspellen in welke mate dit optreedt. De mate waarin dit kan optreden is enerzijds afhankelijk van het scenario (het wat, waar en hoe), anderzijds de mate waarop men op verdere ontwikkelingen stuurt en een bepaald profiel ‘omarmt’ in relatie tot de komst van de energie-infrastructuur (bijvoorbeeld het ‘agribusiness-cluster’ rondom Agriport). Per scenario wordt een bandbreedte geschetst van de potentiële economische spin-off (van autonome ontwikkeling tot actieve sturing op economische clusters), wat dat concreet betekent (of kan betekenen) in termen van ontwikkelingen en deeleffecten en de sturingsmiddelen die daar globaal bij horen.

2. Impactcategorieën in het kort

Algemeen overzicht

▸ Analyse per scenario

Op de volgende pagina's gaan we per scenario in om de verschillende impactcategorieën. We bespreken de effecten die specifiek voor dat scenario worden verwacht op zowel de korte als de lange termijn (respectievelijk bouw, exploitatie, spin-off). De algemene impact van de energie-infrastructuur op verschillende brede welvaartsthema's vatten we per scenario samen in tabellen. In het onderstaande schema hebben we de tabellen van de verschillende scenario's naast elkaar geplaatst, waardoor een vergelijking tussen de scenario's mogelijk wordt.

Bij alle indicaties van plussen en minnen (positief of negatief effect) en aanduidingen van scores (bolletjes om spin-off te illustreren) moet worden bedacht dat dit echt een inschatting is op basis van de nu voorliggende informatie en dat het in dit stadium niet zozeer gaat om de herleidbaarheid van exacte uitkomsten maar een methode om de impact op brede welvaart steeds beter in beeld te brengen en uiteindelijk ook te visualiseren.

		Scenario 1			Scenario 2A			Scenario 2B			Scenario 3		
Thema	Impactcategorie	Bouw	Exploitatie	Spin-off	Bouw	Exploitatie	Spin-off	Bouw	Exploitatie	Spin-off	Bouw	Exploitatie	Spin-off
Energie & Klimaat	Energie-infrastructuur	+/-	+/-	+/-	+/-	+	+	+/-	+	+	+/-	+/-	+/-
	Lucht-, water- en bodemkwaliteit	-	+/-	+/-	-	-	+/-	-	-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Klimaatbestendigheid	-	-	- -	-	-	-	-	- -	- -	+/-	+/-	-
Natuur & Landschap	Flora en fauna	-	+/-	+/-	-	+/-	+/-	-	+/-	+/-	+/-	+/-	+/-
	Landschapskwaliteiten	-	-	-	- -	- -	- -	-	-	- -	+/-	+/-	-
	Leefbaarheid	-	+/-	+/-	- -	- -	+/-	-	-	+/-	+/-	+/-	+/-
Economie & Werk	Werk, bedrijvigheid en vestigingsklimaat	+/-	+/-	+	+	+	+	+	+	+(+)	+/-	+	+(+)
	Economische spin-off			+			+			+(+)			+(+)

Scenario 1 - Focus op Agriport (1 van 5)

Aansluiting elektrisch afvoeren via hoogspanning

In dit scenario komt energie uit wind op zee aan land in de Kop van Noord-Holland, net ten zuiden van Julianadorp, in de vorm van elektronen. Vervolgens zijn er meerdere mogelijke ondergrondse routes die leiden naar een toekomstig 380 kV-station nabij Agriport A7. Daar wordt de elektriciteit via een converterstation en een 380kV-hoogspanningstation aangesloten op het landelijk 380kV-netwerk. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de impact van deze energie-infrastructuur op de verschillende brede welvaartthema's. Deze thema's worden vervolgens afzonderlijk behandeld.

		Scenario 1		
Thema	Impactcategorie	Bouw	Exploitatie	Spin-off
Energie & Klimaat	Energie-infrastructuur	+/-	+/-	+/-
	Lucht-, water- en bodemkwaliteit	-	+/-	+/-
	Klimaatbestendigheid	-	-	- -
Natuur & Landschap	Flora en fauna	-	+/-	+/-
	Landschapskwaliteiten	-	-	-
	Leefbaarheid	-	+/-	+/-
Economie & Werk	Werk, bedrijvigheid en vestigingsklimaat	+/-	+/-	+
	Economische spin-off			+

Energie en Klimaat

► **Energie-infrastructuur**

voor de diverse onderdelen van de elektrische infrastructuur voor de aanlanding (transformator- of converterstation en 380 kv-hoogspanningsstation) is ruimte nodig[1]. Nabij het aanlandingspunt dient binnen een straal van 6 kilometer ook een 380kV-station te staan. Dit scenario verondersteld dus ook de komst van de 380kV-verbinding, waarvoor momenteel een ruimtelijke procedure loopt en waar vanzelfsprekend ook ruimte voor nodig is. Wanneer elektriciteit uit wind op zee wordt aangeland in rondom Agriport A7, moet deze 380kV-verbinding worden uitgebreid van één lijn van masten, naar twee lijnen van masten.

Verwacht wordt dat de aanlanding gepaard gaat met de integratie van energieopslag in het elektriciteitsnetsysteem, om kort termijn-onbalans tussen vraag en aanbod van elektriciteit op te vangen en verdere netverzwaring landinwaarts te voorkomen. Dit kan met batterijen, regelbare centrales (met gas of stoom) en met waterstofconversie- en opslag (zie scenario 2B). In dit scenario zullen naar waarschijnlijkheid grootschalige batterijen worden ingezet, waarvoor hoogspanningsstations bij aanlandingspunten logische locaties zijn[2]. Deze batterijen vragen, afhankelijk het type batterij, om ruimte (30-80 m^2/MWh[3]). Op dit moment heeft een zogeheten Battery Energy Storage System (BESS) typisch 100 MWh of zelfs 150 MWh capaciteit[4]. Met de verwachting dat dit in de komende jaren verder groeit, maken we de aanname dat er een BESS van tussen de 200-300 MWh komt, wat neerkomt op een ruimtebeslag tussen de 0,6 en 2,4 ha. Deze batterijen worden doorgaans in containers of gebouwen geplaatst.

1. *Arcadis, BRO, CE Delft, Pondera: Groeidocument programma VAWOZ*
2. *CE Delft, Pondera: Integrale effectenanalyse Programma energiehoofdinfrastructuur 2030-2050 – link*
3. *RES: Factsheet Opslag van elektriciteit – link*
4. *RWE: RWE geeft groen licht voor grootschalig batterijopslagproject in Eemshaven- link / TenneT: Battery Energy Storage Systems (BESS) - link*

Scenario 1 - Focus op Agriport (2 van 5)

Aansluiting elektrisch afvoeren via hoogspanning

Zoals weergegeven in de tabel betekent dit dat er, alles bij elkaar, **circa 32 hectare** nodig is voor energie-infrastructuur. Dit is inclusief de aanleg van een nieuwe bovengrondse 380 kV-hoogspanningsverbinding naar de omgeving Agriport waarvoor momenteel een ruimtelijke procedure loopt maar exclusief het kabel- en leidingwerk, zones die daartoe moeten worden gevrijwaard, hoogspanningsmasten en eventuele meetstations.

Ruimtegebruik energie-infrastructuur	Ruimtegebruik
Voor 380 kv-verbinding	
380 kv-hoogspanningsstation	10 ha
380/150 hoogspanningsstation	15 ha
Voor aanlanding	
Converterstation	4.5 ha
Voor batterij	
Ruimtegebruik batterij max	2.4 ha
Totaal	**31.9 ha**

Voor de lokale ruimtelijke impact van de energie-infrastructuur in dit scenario wordt verder verwezen naar deel C.

▸ Lucht-, water- en bodemkwaliteit

Op het gebied van lucht-, water- en bodemkwaliteit en kwantiteit voorzien wij, naast de reeds omschreven effecten op pagina 35, in dit scenario in basis geen extra negatieve effecten. Dat wil zeggen dat er vanzelfsprekend bij de realisatie wel een negatieve impact te verwachten is op met name luchtkwaliteit, maar dat wanneer de ruimte voor elektrische infrastructuur ten koste gaat van landbouwgronden er op de langere termijn lokaal gezien mogelijk positieve effecten te verwachten zijn op het gebied van lucht, water en bodem.

▸ Klimaatbestendigheid

De Wieringermeer is een polder waarbij de impact van een overstroming groot is vanwege de diepe ligging. overstromingen, Daarnaast is de polder gevoeliger voor wateroverlast en – afhankelijk van technische maatregelen om veiligheid te garanderen. Hierdoor is de Wieringermeer vanuit een lange-termijn perspectief minder geschikt voor het huisvesten van vitale infrastructuur. Het installeren van energie-infrastructuur in dit gebied kan leiden tot een verhoging van de (economische) waarde, maar het brengt tevens met zich mee dat extra maatregelen op het gebied van waterveiligheid nodig zijn of – in het meest extreme geval – de continuïteit van de infrastructuur in gevaar brengt. Dit moet zorgvuldig worden meegewogen in de besluitvorming.

1. *TenneT: Uw veiligheid - link*

Scenario 1 - Focus op Agriport (3 van 5)

Aansluiting elektrisch afvoeren via hoogspanning

Natuur en landschap

▸ Flora en fauna

Vooralsnog geen significant andere effecten in dit scenario als voor de andere scenario's (anders dan wat pagina 36 reeds is beschreven).

▸ Landschapskwaliteiten

Het gebied kenmerkt zich als agrarisch gebied met akkerland, bij Agriport A7 grote kassencomplexen en datacenters en verspreide woningen in de omgeving. Wanneer het transformator- of converterstation en de 380kV-stations binnen de contouren van het Agriport A7 gebied – waar het behoud van ruimtelijke openheid minder relevant is – worden gebouwd met goede landschappelijke inpassing, kan worden gesteld dat de landschappelijke impact beheersbaar is.

De grote landschappelijke impact zit echter in het feit dat wanneer elektriciteit wordt aangeland, de verwachte 380kV-verbinding moet worden uitgebreid van één lijn van masten, naar een tweede lijn van masten. Deze masten kunnen parallel aan elkaar lopen, maar kunnen ook een andere route volgen. De masten die zich over grote afstanden uitstrekken hebben een aanzienlijke visuele impact. Zoals omschreven in de ruimtelijke analyse wordt de openheid van de Wieringermeerpolder door de bewoners als een kwaliteit gezien en is de weidsheid onderdeel van de identiteit van het gebied. Daarnaast heeft landschapsvervuiling door de energie-infrastructuur een negatieve impact op de recreatieve aantrekkelijkheid van de regio. De impact van de energie-infrastructuur kan in de Wieringermeer als heftiger worden ervaren ten opzichte van Den Helder.

▸ Leefbaarheid

De energie-infrastructuur, en de bijbehorende (economische) spin-off heeft de grootste invloed op de inwoners van de nabijgelegen dorpen Middenmeer, Medemblik, Wieringerwerf en Opperdoes.

De dichtstbijzijnde bewoners bevinden zich op meer dan 1 kilometer afstand van Agriport A7. Hierdoor lijkt de mogelijke invloed van straling en geluidsoverlast vanuit een transformatorstation minder relevant. Verder voldoet de infrastructuur van TenneT aan strenge veiligheidseisen, waardoor veiligheidsrisico's beperkt zijn[1].

Wel is het noodzakelijk om rekening te houden met de **bewegingsstromen** van mensen, waarbij de Cultuurweg in Middenmeer bijvoorbeeld fungeert als belangrijke fietsroute. Om de impact op de leefbaarheid hier te minimaliseren, kan overwogen worden een transformatorstation strategisch achter een grondwal te plaatsen. Dit is eerder succesvol toegepast bij Station Middenmeer. Bovendien kan het inzetten van agrarisch terrein voor de energie-infrastructuur resulteren in een verminderd gebruik van zwaar landbouwverkeer, wat op zijn beurt de verkeersveiligheid positief kan beïnvloeden. Tegelijkertijd, kan de mogelijke toenemende bedrijvigheid (zie volgende alinea) als gevolg van de energie-infrastructuur weer leiden tot extra verkeersbewegingen.

In Hollands Kroon is in het verleden al veel **maatschappelijke onrust** geweest omtrent het behoud van het open landschap. De ingrijpende impact op het landschap en de verandering van de landelijke omgeving als gevolg van bestaande datacenters, evenals het windpark zijn hier aanleiding voor geweest. Voldoende aandacht in de vorm van verzachtende maatregelen en lokaal profijt zijn in het verleden beperkt betrokken in keuzes.

1. *TenneT: Uw veiligheid - link*

Scenario 1 - Focus op Agriport (4 van 5)

Aansluiting elektrisch afvoeren via hoogspanning

de benodigde energie leveren, hebben in het verleden geleid tot protesten onder de inwoners van Hollands Kroon. Gezien de gevoeligheid van de lokale gemeenschap voor verdere verstoring van het landschap, is het van essentieel belang dat eventuele nieuwe energie-infrastructuur voldoet aan strenge eisen met betrekking tot goede inpassing en het behoud en eventuele compensatie van landschappelijke kenmerken.

Economie en werk

▸ Werkgelegenheid, bedrijvigheid en vestigingsklimaat

De directe werkgelegenheidseffecten van de energie-infrastructuur voor de regio zijn beperkt (zoals ook op pagina 37 beschreven).

In de huidige situatie in bevinden zich binnen het Agriport A7-gebied veel energie-intensieve sectoren, zoals datacenters en glastuinbouw. De bestaande elektriciteitsvoorziening is ontoereikend voor nieuwe en/of grotere aansluitingen in de toekomt. De realisatie van een 380 kV-station is daarom essentieel om voldoende elektriciteitscapaciteit in de regio te waarborgen en beschouwen we als een autonome ontwikkeling. Door de aanlanding van wind op zee wordt een aanzienlijke hoeveelheid duurzame elektriciteit door de regio getransporteerd. Dit opent ook perspectieven voor de groei van bestaande sectoren en het aantrekken van nieuwe bedrijvigheid door verbetering van het vestigingsklimaat.

Huidige bedrijvigheid met een grote energievraag omvat landbouw (glastuinbouw), vervoer en opslag (logistieke en distributiecentra, opslagfaciliteiten, elektrische oplaadstations) en informatie en communicatie (datacenters). Waar de grote glastuinbouw sector grotendeels al is overgestapt op aardwarmte en de datacenters al zijn aangesloten op windpark Wieringermeer, zijn er vooral kansen voor de vervoer en opslag en handel sector om te **elektrificeren**. Denk daarbij aan de leveranciers van veevoer en agrarische productiesystemen, groenvoorzieningenbedrijven en logistieke dienstverleners die zich momenteel op het bedrijventerrein van de AgriportA7 bevinden.

Een toename in de beschikbaarheid van (duurzame) elektriciteit heeft tevens het potentieel om **nieuwe bedrijvigheid** aan te trekken. Wanneer we kijken naar nieuwe bedrijvigheid is het van belang om aandacht te besteden aan de gewenste spanningsniveaus en welke bedrijven hierdoor aangetrokken worden. Bedrijven met zeer hoge energiebehoeften, zoals grote elektrolysers, energie-intensieve industriële processen of datacenters, hebben mogelijk baat bij een aansluiting op het 380 kV-net vanwege de aanzienlijk grotere beschikbare vermogenscapaciteit. Aannemelijk is dat de aanlanding, doordat dit leidt tot de aanwezigheid van een grote hoeveelheid energie op/nabij Agriport, met name kansen biedt voor bedrijven in energie-intensieve sectoren, zoals als (chemische)industrie, en handel (grote commerciële gebouwen). Dit type bedrijven kunnen baat hebben bij een grote aansluiting op het 380 kv-net, met een groot energiecontract, nabij Agriport. Een essentiële voorwaarde hiervoor is dat er ruimte wordt vrijgemaakt voor deze nieuwe bedrijvigheid.
Echter, in de meeste gevallen is een spanningsniveau van 150 kV of lager voldoende voor bedrijven. Daarom is het belangrijk om ook te kijken naar de reeds bestaande 150 kV-stations in de regio, waar extra capaciteit kan ontstaan.

Scenario 1 - Focus op Agriport (5 van 5)

Aansluiting elektrisch afvoeren via hoogspanning

▶ Economische spin-off

De aanlanding en netverzwaring rondom Agriport kan aantrekkelijk zijn voor bedrijven om zich te vestigen. Dit kan mogelijk autonoom gebeuren (zonder verdere sturing), maar het kan ook een streven zijn om de opkomende bedrijvigheid bij te laten dragen aan de **versterking van de huidige regionale clusters**. En daar dus op te sturen. Hier manifesteert zich momenteel voornamelijk een **agri-business cluster**. Door doelgericht te sturen op het benutten van de extra elektriciteit voor bedrijven binnen deze agrarische sector, kan de regio zich richten op de uitbreiding en verduurzaming van dit cluster. Dit vereist actief beleid, waarbij de regio zich (internationaal) profileert als een agri-business cluster dat draait op duurzame energie en bijvoorbeeld ook samenwerkingen met kennisinstellingen aangaat en investeert in onderzoek en ontwikkeling binnen het cluster om innovatie te bevorderen. De bedrijven op Agriport A7 tonen dan ook een positieve houding ten opzichte van de aanlanding van wind op zee nabij Agriport.

Agriport is een energiehub sinds de ACM een vergunning heeft verleend aan ECW. Een energiehub heeft als doel om de efficiëntie van energieverbruik te verbeteren de integratie van (hernieuwbare) energiebronnen te bevorderen en flexibiliteit te bieden in het energienetwerk. Waar Agriport momenteel fungeert als regionale energiehub, waar elektriciteitsvraag en -aanbod samenkomen, heeft het potentieel om zich te ontwikkelen tot een energiehub van nationaal belang. De aanlanding van wind op zee nabij Agriport kan bijdragen aan een (nog) strategischere rol door integratie met duurzame energie mogelijk te maken. Specifiek zien wij kansen voor innovatie op het gebied van batterijopslagtechnologieën- door de batterijopslag die in dit scenario gepaard gaat met de aanlanding.

De economische spin-off is moeilijk te voorspellen en te kwantificeren. Temeer omdat dit ook afhankelijk is van de mate waarop men hierop stuurt en de ontwikkelingen ‘omarmt’; en omdat dit ook niet altijd maakbaar is (het kan evengoed zijn dat bedrijven niet komen). De figuur op de volgende pagina beoogt de bandbreedte aan mogelijkheden aan te duiden in relatie tot de ‘houding’ en de sturingsmiddelen die daarbij nodig zijn.

Daarbij is het belangrijk om te benoemen dat een grote economische spin-off de gevolgen op de eerder genoemde thema’s versterkt.

Uitgelicht
Mogelijke economische spin-off scenario 1

	Minimale economische spin-off →		Maximale economische spin-off
	Minimaal noodzakelijke bedrijvigheid (toebehoren energie-infrastructuur)	Omstandigheden creëren voor nieuwe bedrijvigheid zonder actieve sturing	Maximale en gerichte sturing op nieuwe bedrijvigheid
Vereiste rol/houding Kopgemeenten e/o Provincie	Beperkt: autonome ontwikkeling	Afspraken en overeenkomsten aan de voorkant met Rijk en TenneT over lokale/regionale inzet duurzame energie, inclusief afspraken over toekomstige groei. Daarnaast duidelijke visie ruimtegebruik en omgang met nieuwe bedrijvigheid.	Omarmen van aanlanding en energie-infrastructuur. Profilering als cluster. Investeringen nodig om transitie maximaal te faciliteren*.
Mogelijke / verwachte invulling van spin-off	Vestiging Battery Energy Storage System (BESS)	Vestiging energie-intensieve bedrijvigheid	Groei agri-business cluster / Ontwikkeling landelijke energiehub
Impact werkgelegenheid	●●●○○	●●●●○	●●●●●
Ruimtegebruik	●●○○○	●●○○○	●○○○○
Verduurzaming regio	●●●○○	●●●○○	●●●●○
Innovatie	●●●●○	●●●○○	●●●●●
Mechanismen voor implementatie (zie ook deel B sectie 4)	A. Wettelijk instrumentarium	B. Afspraken Rijk, regio en TenneT	C. Investeringen in regio

* Denk aan een ruimtelijke transitie, investeren in kennisontwikkeling en innovatie, logistieke voorzieningen, faciliteiten voor werken & wonen, etc.).

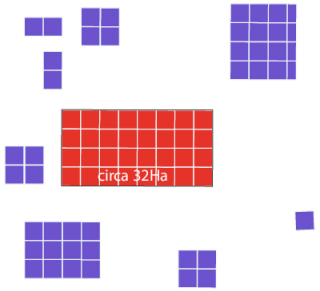
Uitgelicht
Indicatief ruimtegebruik bij economische spin-off scenario 1

Minimale economische spin-off → **Maximale economische spin-off**

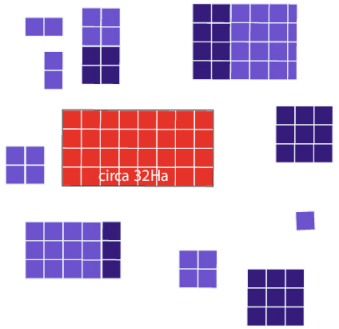


Ca. 31.9Ha nodig voor de aanlanding en bijbehorende installaties

Verschil tussen beperkte sturing en gerichte sturing op nieuwe bedrijvigheid rond Agriport met bijbehorend ruimtebeslag.



Omstandigheden creëren voor nieuwe bedrijvigheid zonder actieve sturing



Maximale en gerichte sturing op nieuwe bedrijvigheid

Scenario 2A - Focus op Den Helder (1 van 4)

Aansluiting elektrisch met waterstofconversie op land

In dit scenario komt energie uit wind op zee aan in de omgeving Den Helder, in de vorm van elektronen. Daarbij wordt specifiek gekeken naar het gebied (rondom) bedrijventerrein Kooypunt en Kooyhaven. Vervolgens vindt er waterstofconversie op land plaats, waarbij (een deel van) de elektriciteit wordt omgezet naar waterstof. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de impact van deze energie-infrastructuur op verschillende thema's van Brede Welvaart. Deze thema's worden vervolgens afzonderlijk behandeld.

		Scenario 2A		
Thema	Impactcategorie	Bouw	Exploitatie	Spin-off
Energie & Klimaat	Energie-infrastructuur	+/-	+	+
	Lucht-, water- en bodemkwaliteit	-	-	+/-
	Klimaatbestendigheid	-	-	-
Natuur & Landschap	Flora en fauna	-	+/-	+/-
	Landschapskwaliteiten	- -	- -	- -
	Leefbaarheid	- -	- -	+/-
Economie & Werk	Werk, bedrijvigheid en vestigingsklimaat	+	+	+
	Economische spin-off			+

Energie en Klimaat

▶ **Energie-infrastructuur**

Dit scenario houdt in dat er naast de converterstations voor de aanlanding van wind op zee, ook een 380kV-verbinding met stations en een electrolyser gerealiseerd wordt in Den Helder. Zoals reeds aangegeven is een 380kV-verbinding een vereiste voor aanlanding van wind op zee. Dit scenario vereist dus de aanleg een 380 kv-verbinding naar de omgeving Den Helder, met de bijbehorende lijn van energiemasten. Electrolysers van dergelijke schaal nemen daarnaast veel ruimte in. Programma VAWOZ gaat uit van een oppervlakte van het terrein van 20 hectare voor een elektrolyser van 1 GW[1]. Voor de gebouwen van de elektrolysers wordt uitgegaan van een hoogte van 18-20 meter. De maximale hoogte kan – afhankelijk van de keuze voor het koelsysteem zelfs oplopen tot 40 meter (in het geval van koeltorens).

Het totaal benodigde oppervlak voor energie-infrastructuur in de omgeving Den Helder komt naar verwachting uit op **ongeveer 50 hectare**. Dit is exclusief het kabel- en leidingwerk, zones die daartoe moeten worden gevrijwaard, hoogspanningsmasten en eventuele meetstations. Voor de lokale ruimtelijke impact van de energie-infrastructuur in dit scenario wordt verder verwezen naar deel C.

Ruimtegebruik energie-infrastructuur	hectare
Voor 380 kv-verbinding	
380 kv-hoogspanningsstation	10 ha
380/150 hoogspanningsstation	15 ha
Voor aanlanding	
Converterstation	4.5 ha
Voor electrolyser	
Ruimtegebruik	20 ha
Totaal	**49.5 ha**

1. *Arcadis, BRO, CE Delft, Pondera: Groeidocument programma VAWOZ*

Scenario 2A - Focus op Den Helder (2 van 4)

Aansluiting elektrisch met waterstofconversie op land

De electrolyser - en dus de conversie van elektriciteit naar waterstof - kan dienen als **opslag-/balanceringsdienst** in het (landelijk) energiesysteem. De electrolyser wordt geïntegreerd in het elektriciteitsnetsysteem, om korte termijn-onbalans tussen vraag en aanbod van elektriciteit op te vangen. Omdat er geen faciliteiten zijn om waterstof op grote schaal in de regio op te slaan, wordt gekeken naar mogelijkheden om aansluitingen te maken naar de landelijke H2-backbone, waardoor opslag in zoutcavernes of gasbergingen voor seizoensopslag mogelijk is.

▸ Lucht-, water- en bodemkwaliteit

Anders dan in scenario 1, heeft dit scenario, door de komst van een electrolyser, impact op de zoetwaterbeschikbaarheid. Een electrolyser heeft productie- en koelwater nodig, circa 10 liter zuiver water (circa 15 liter drinkwater) voor het produceren van 1 kilo hernieuwbare waterstof[1]. Voor een electrolyser van 1 GW geldt de vuistregel van circa 200.000 liter per uur aan ultrapuur water voor de productie en additioneel circa 400.000 liter per uur aan koelwater. De totale hoeveelheid is met name afhankelijk van – vanzelfsprekend - de hoeveelheid waterstof die geproduceerd wenst te worden en de efficiëntie van de electrolyser. Er wordt hiervoor vooral* gekeken naar zoet-/drinkwatervoorraden die – in tijden van klimaatveranderingen – vaker onder druk komen te staan. Dit – in combinatie met andere issues rondom waterkwaliteit en verzilting in regio – maakt dat dit nadrukkelijk mee moet wegen in de te maken keuzes.

Om het gebruik van grond- of drinkwater te voorkomen, wordt gesproken over om op termijn gebruik te maken van zout water. In dat geval is ook een ontzilter nodig (nog steeds passend binnen de eerdere aanname van 20 hectare per 1 GW). Er resteert echter wel zoutresidu dat moet worden opgevangen of teruggevoerd naar zee. Momenteel worden er experimenten uitgevoerd voor de productie van hernieuwbare waterstof op zee met behulp van zout water.

Elektrolyse vertoont naar verwachting een vergelijkbare milieubelasting als bestaande industriële processen, hoewel de exacte toepassing van het wettelijk kader nog niet volledig is uitgewerkt. Het wordt verwacht dat een elektrolyser een impactniveau heeft dat vergelijkbaar is met activiteiten in milieucategorie 4 of 5, zoals gedefinieerd door de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten). De richtafstanden tussen dergelijke activiteiten en 'rustige woonwijken' of 'rustige buitengebieden' variëren doorgaans tussen de 200 meter (categorie 4.1) en 1.000 meter (categorie 5.3).[1]

▸ Klimaatbestendigheid

Het installeren van energie-infrastructuur in combinatie met de realisatie van een electrolyser zorgt voor een verdere verhoging van de (economische) waarde in het gebied. Dat kan betekenen dat extra maatregelen op het gebied van waterveiligheid nodig zijn of – in het meest extreme geval – dat de continuïteit van de infrastructuur en de activiteiten van de electrolyser in gevaar komt.

Natuur en landschap

▸ Flora en fauna

Vooralsnog geen significant andere effecten in dit scenario als voor de andere scenario's (anders dan wat op pagina 36 reeds is beschreven).

1. *Alle over waterstof – link*
1. *VAWOZ*

* Zoutwater is na ontzilting ook bruikbaar als waterbron voor waterstof. Er vinden diverse onderzoeken en ontwikkelingen plaats om bijvoorbeeld zeewater direct (op zee) in te zetten voor de conversie naar waterstof.

Scenario 2A - Focus op Den Helder (3 van 4)

Aansluiting elektrisch met waterstofconversie op land

▸ Landschapskwaliteiten

Den Helder is een stad met diverse bedrijventerreinen en een omgeving die voornamelijk bestaat uit bollenvelden met verspreide woningen. Bij het onderzoeken van potentiële locaties voor nieuwe energie-infrastructuur wordt met name gekeken naar het gebied van de industrie-/bedrijventerreinen Kooypunt en Kooyhaven. Deze zoeklocatie bevindt zich aan de entree van de stad, en de mogelijke introductie van dergelijke energie-infrastructuur kan een aanzienlijke negatieve impact hebben op de aantrekkelijkheid van deze entree.

Daarnaast zal de bouw van een waterstoffabriek op deze schaal, samen met de te plaatsen masten voor de 380 kv-verbinden naar Den Helder en de stations voor de aanlanding, het landschap in hoge mate beïnvloeden. In dit scenario is sprake van een grote optelsom in termen van ruimteclaim als landschapsvervuiling op regionaal niveau. Zo is in dit scenario is het bovengrondse tracé langer dan in de scenario's met focus op Agriprt, zorgt dit tracé voor verstoring zowel rondom Den Helder als in de Wieringermeerpolder en loopt het tracé door het bollengebied, wat een toeristische trekpleister is. In vergelijking met de Wieringermeerpolder is het landschap rondom Den Helder minder uitgestrekt en open, en het speelt in mindere mate een rol bij het vormgeven van de identiteit van het gebied. Dit kan de verstoring als minder ingrijpend doen ervaren.

▸ Leefbaarheid

De energie-infrastructuur, en de bijbehorende (economische) spin-off heeft niet alleen invloed op de inwoners van Den Helder maar ook op de inwoners van nabijgelegen dorpen Breezand, Julianadorp en Anna Paulowna. Daarbij is het belangrijk te benoemen dat de bevolkingsdichtheid met circa 1250 mensen per vierkante meter veel hoger is ten opzichte van Holland Kroon, waar deze circa 140 mensen per vierkante meter bedraagt[1]. De impact zal dus door meer mensen worden ervaren.

Naast de bouw van de energie-infrastructuur kent ook de bouw en aansluiting op het elektriciteitsnet van een grote elektrolyser een lange doorlooptijd, in de orde van 6-10 jaar. Dit is een lange periode waarin onder meer bouwverkeer en geluidsproducties tot de nodige overlast kunnen leiden. Wanneer de electrolyser er staat produceert deze ook **geluid.** Bij een elektrolyser van 1 GW is het transformatorstation de voornaamste bron van geluid. De geluidsproductie is afhankelijk van de omvang van de elektrolyser; een kleinere elektrolyser heeft een kleinere transformator en veroorzaakt dus minder geluid. Over het algemeen kan de verwachte geluidszone worden vergeleken met die van een 380 kV station.

Het toerisme in Den Helder is in trek en de gemeente heeft gewerkt aan het professionaliseren van de sector.[2] Den Helder staat bekend om zijn maritieme karakter, met onder andere de Koninklijke Marine, het Marine Museum, het Reddingmuseum en de veerdienst naar Texel. De sector **toerisme en recreatie** kan negatieve effecten ervaren door de komst van energie-infrastructuur op deze schaal omdat het afbreuk doet aan het open landschap en specifiek de uitstaling van de entree van de stad verslechterd. Daarnaast is er ook minder ruimte voor de toename van recreatie voorzieningen wanneer veel ruimte wordt uitgegeven aan energie-infrastructuur en een electrolyser.

Economie en werk

▸ Werkgelegenheid, bedrijvigheid en vestigingsklimaat

Ook in dit scenario wordt de grote positieve impact op economie en werkgelegenheid verwacht. Elektrolyse op zichzelf vormt een economische activiteit. Volgens een onderzoek van CE Delft creëert de ontwikkeling van een waterstoffabriek 229 voltijdbanen per geïnstalleerde GW vermogen, deze werkgelegenheid is eenmalig. De exploitatie waterstoffabriek creëert 172 voltijd banen per geïnstalleerde GW vermogen[3]. Daarnaast creëert de bouw werk voor onderaannemers en leveranciers en biedt het veel kansen op het gebied van innovatie. Zo werkt Shell in Rotterdam samen met meer dan 150

1. *Kadasterkaart- link*
2. *Gemeente Den Helder – link en NOS – link*
3. *CE Delft – link*
4. *Shell – link*

Scenario 2A - Focus op Den Helder (4 van 4)

Aansluiting elektrisch met waterstofconversie op land

aannemers en leveranciers om de waterstoffabriek te bouwen, en er zijn plannen om de productiecapaciteit op termijn te vergroten door middel van innovatie en uitbreiding[4].

De reguliere netverzwaring die naar waarschijnlijkheid zal plaatsvinden biedt kansen voor tal van middelgrote en kleine energiegebruikers in Den Helder om te elektrificeren en verduurzamen. Bestaande bedrijvigheid, zoals de Koninklijke Marine, de civiele haven en scheepswerven, kunnen hier baat bij hebben. Hoewel er momenteel geen waterstofafnemers zijn in Den Helder, biedt het aanbod van waterstof in dit scenario wel mogelijkheden voor de toekomst. Het kan nieuwe bedrijven aantrekken die waterstof gebruiken als brandstof of grondstof.
In dit scenario wordt zowel een aanzienlijke hoeveelheid duurzame elektriciteit als waterstof door de regio getransporteerd. Dit kan specifieke kansen openen voor industriële processen die waterstof als grondstof gebruiken en elektriciteit als drijvende kracht voor hun activiteiten. Nieuwe sectoren die kunnen worden aangetrokken, omvatten onder andere de chemische industrie, met bijvoorbeeld een focus op biobrandstoffen (de productie van stoffen zoals ammoniak en methanol), evenals de maritieme maakindustrie en reparatiefaciliteiten. Specifiek maritieme reparatiefaciliteiten sluit aan bij de ontwikkeling van een circulaire economie.

▶ Economische spin-off

Een streven kan zijn dat de opkomende bedrijvigheid bijdraagt aan de **versterking van de huidige regionale clusters**. Om dat te realiseren is actief beleid van de regionale overheden nodig. Een van de ambities van Den Helder is om het imago van een multifunctionele havenstad verder te versterken. Aanlanding maakt verdere diversificatie van de lokale economie mogelijk doordat het nieuwe economische activiteiten kan aantrekken, bijvoorbeeld chemische industrie (specifiek biobrandstoffen), maritieme maakindustrie en reparatiefaciliteiten (zie bovenstaande omschrijving). Wanneer vervolgens via additionele investeringen gestuurd wordt maritieme bedrijvigheid en havenactiviteiten, draagt dat bij aan het imago van een **multifunctionele havenstad**.

Een andere ambitie die door de regio wordt genoemd en verkend is Den Helder als energiehub. De verzekerde beschikbaarheid van hernieuwbare energie, zowel in de vorm van elektriciteit als waterstof, trekt bedrijven aan en het produceren van biobranstoffen kan hier verder aan bijdragen. Daarnaast kan de fysieke verschijning van energietransport (''energielandschap'') een rol spelen in het profileren van **Den Helder als energiehub**[1].
Een grote kanttekening is dat Den Helder ruimtelijke beperkingen kent wat betreft nieuw te ontwikkelen terreinen. Op het Kooypunt is beperkte ruimte beschikbaar, en hoewel er iets meer ruimte is op Kooyhaven, raakt ook daar de beschikbare ruimte voor bedrijvigheid op, al helemaal wanneer er ruimte moet worden gemaakt voor de energie-infrastructuur voor de aanlanding van wind op zee. Daarom kan de spin-off van dit project alleen plaatsvinden op nieuw aan te wijzen bedrijventerreinen. Dit zal naar alle waarschijnlijkheid ten kosten gaan van sterk verzilte gronden. Daarnaast is het ook denkbaar om buiten de grenzen van Den Helder te kijken wanneer het gaat over het stimuleren van de economische spin-off.

Uitgelicht: diversifiëren om nieuwe bewoners aan te trekken

De Koninklijke Marine is momenteel de grootste werkgever in de regio, maar een uitdaging die zich voordoet, is dat veel mensen ervoor kiezen om niet in Den Helder te komen wonen vanwege beperkte carrièremogelijkheden voor partners van marinepersoneel. Om deze situatie aan te pakken en de aantrekkelijkheid van de regio te vergroten, is diversificatie van de lokale economie relevant. Door te investeren in de ontwikkeling van nieuwe economische clusters, zoals duurzame energie, maritieme industrie, of andere opkomende sectoren, kan de regio een breder scala aan carrièremogelijkheden bieden, waardoor het een aantrekkelijkere plek worden om te wonen en te werken. Het stimuleren van diversificatie in de lokale economie vereist echter wel strategische planning, samenwerking met bedrijven en investeringen in onderwijs en opleiding om de benodigde vaardigheden voor deze nieuwe sectoren te ontwikkelen.

1. *Rapport Maritiem Cluster*

Uitgelicht
Mogelijke economische spin-off scenario 2A

	Minimale economische spin-off →		Maximale economische spin-off
	Minimaal noodzakelijke bedrijvigheid (toebehoren energie-infrastructuur)	Omstandigheden creëren voor nieuwe bedrijvigheid zonder actieve sturing	Maximale en gerichte sturing op nieuwe bedrijvigheid
Vereiste rol/houding Kopgemeenten e/o Provincie	Beperkt: autonome ontwikkeling	Afspraken en overeenkomsten aan de voorkant met Rijk en TenneT over lokale/regionale inzet duurzame energie, inclusief afspraken over toekomstige groei. Daarnaast duidelijke visie ruimtegebruik en omgang met nieuwe bedrijvigheid.	Omarmen van aanlanding en energie-infrastructuur. Profilering als cluster. Investeringen nodig om transitie maximaal te faciliteren*.
Mogelijke / verwachte invulling van spin-off	Electrolyser	Vestiging van bv. e-fuel fabriek, maritieme maakindustrie of reparatiefaciliteiten	Diversificatie: groei multifunctionele havenstad / ontwikkeling landelijke energiehub
Impact werkgelegenheid	●●●●●	●●●●○	●●●●●
Ruimtegebruik	●○○○○	●●○○○	●○○○○
Verduurzaming regio	●●●●○	●●●○○	●●●●○
Innovatie	●●●●●	●●●○○	●●●●●
Mechanismen voor implementatie (zie ook deel B sectie 4)	A. Wettelijk instrumentarium		
		B. Afspraken Rijk, regio en TenneT	
			C. Investeringen in regio

* Denk aan een ruimtelijke transitie, investeren in kennisontwikkeling en innovatie, logistieke voorzieningen, faciliteiten voor werken & wonen, etc.).

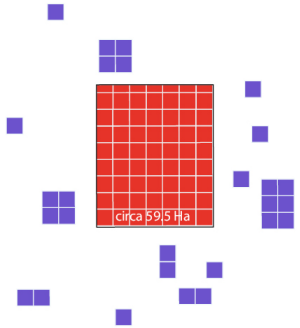
Uitgelicht
Indicatief ruimtegebruik bij economische spin-off scenario 2A

Minimale economische spin-off → **Maximale economische spin-off**

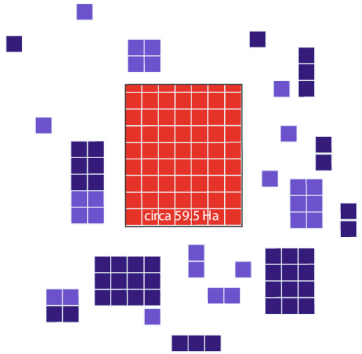


Ca. 49.5Ha nodig voor de aanlanding en bijbehorende installaties

Verspreide meer kleinschalige bedrijvigheid verwacht over de diverse bedrijventerreinen in vergelijking met omgeving Agriport wanneer gerichte sturing wordt gegeven.



Omstandigheden creëren voor nieuwe bedrijvigheid zonder actieve sturing



Maximale en gerichte sturing op nieuwe bedrijvigheid

Scenario 2B - Focus op Agriport (1 van 2)

Aansluiting elektrisch met waterstofconversie op land

Scenario 2B is qua locatie vergelijkbaar met scenario 1 en qua energie-infrastructuur vergelijkbaar met scenario 2A. Er komt elektriciteit aan land in de Kop van Noord-Holland en via verschillende mogelijke routes wordt de elektriciteit naar een toekomstig 380 kV-station nabij Agriport A7 geleid. In dit scenario vindt er vervolgens ook waterstofconversie op land plaats op deze locatie. De brede welvaartanalyse van dit scenario bouwt voort op scenario 1 en 2A en richt zich dan ook vooral op de verschillen.

		Scenario 2B		
Thema	Impactcategorie	Bouw	Exploitatie	Spin-off
Energie & Klimaat	Energie-infrastructuur	+/-	+	+
	Lucht-, water- en bodemkwaliteit	-	-	+/-
	Klimaatbestendigheid	-	- -	- -
Natuur & Landschap	Flora en fauna	-	+/-	+/-
	Landschapskwaliteiten	-	-	- -
	Leefbaarheid	-	-	+/-
Economie & Werk	Werk, bedrijvigheid en vestigingsklimaat	+	+	+(+)
	Economische spin-off			+(+)

Energie en Klimaat

▸ Energie-infrastructuur

De energie-infrastructuur is vergelijkbaar met scenario 2A en omvat **circa 50 hectare.** Dit is exclusief het kabel- en leidingwerk, zones die daartoe moeten worden gevrijwaard, hoogspanningsmasten en eventuele meetstations.

Ruimtegebruik energie-infrastructuur	hectare
Voor 380 kv-verbinding	
380 kv-hoogspanningsstation	10 ha
380/150 hoogspanningsstation	15 ha
Voor aanlanding	
Converterstation	4.5 ha
Voor electrolyser	
Ruimtegebruik	20 ha
Totaal	**49.5 ha**

▸ Lucht-, water- en bodemkwaliteit

Op dit vlak is dit scenario vergelijkbaar met de effecten van scenario 2B. Vooral de gevolgen voor zoetwaterbeschikbaarheid verdient aandacht. Er wordt gesteld dat om het gebruik van grond- of drinkwater te voorkomen, gekeken kan worden naar groot oppervlaktewater in de nabijheid, zoals het IJsselmeer. Dit ligt echter gecompliceerd. De beschikbaarheid van zoetwater staat sterk onder druk. Het IJsselmeer fungeert voor een groot deel van Nederland als zoetwatervoorraad. We ervaren steeds vaker periodes van droogte, waarbij de aanvoer van zoetwater afneemt, terwijl de vraag toeneemt, met name door de vernatting van veenweidegebieden. De verdringingsreeks zal steeds frequenter in werking treden, naar verwachting eens per 5 jaar, met prioriteit voor dijken, veenweide en natuur, gevolgd door drinkwatervoorziening en energievoorziening. Voor industrie en landbouw is er steeds vaker onvoldoende zoet water beschikbaar, en dit geldt voor de gehele regio. Daarom gaat de voorkeur uit naar het vermijden van nieuwe watervragers, en koeling met verzilt of zout

Scenario 2B - Focus op Agriport (2 van 2)

Aansluiting elektrisch met waterstofconversie op land

water wordt als gunstiger beschouwd. Dit betekent dat er weinig zoetwater beschikbaar is in de Wieringermeer voor industriële doeleinden en elektrolyse. Het gevolg kan zijn dat bij droogte geen water beschikbaar is, waarna de verdringingsreeks in werking treedt.

▸ Klimaatbestendigheid

Analoog aan scenario 1, geldt ook hier dat er nadrukkelijke aandachtspunten zijn voor klimaatbestendigheid en waterveiligheid. Zoals gezegd, de Wieringermeer is een diepe polder met een verhoogd risico op overstromingen. Dit maakt het gebied – en dus ook de kritieke infrastructuur – vatbaar voor wateroverlast en -veiligheidsproblemen.

Natuur en landschap

▸ Flora en fauna

Vooralsnog geen significant andere effecten in dit scenario als voor de andere scenario's (anders dan wat op pagina 36 reeds is beschreven).

▸ Landschapskwaliteiten

Dit scenario kent een grote impact op het landschap van de Wieringermeer, groter dan scenario 1. Naast alle energie-infrastructuur, komt er ook een waterstoffabriek met een grote ruimteclaim en duidelijk zichtbare installaties en gebouwen. Zoals reeds omschreven wordt bij een elektrolysers uitgegaan van een hoogte van 18-20 meter en een maximale hoogte van 40 meter (in het geval van koeltorens).

▸ Leefbaarheid

De negatieve effecten zoals die in scenario 1 zijn geschetst, zijn ook voor dit scenario van toepassing. De negatieve effecten ten aanzien van leefbaarheid voortkomend uit de conversie van waterstof – zoals ook geschetst in scenario 2A – komen hier grotendeels bij.

Denk in het bijzonder aan langdurige verkeers- en geluidsoverlast tijdens de bouw. Wel is het zo dat deze overlast minder is dan in scenario 2A, doordat er minder omwonenden zijn in dit gebied.

Economie en werk

▸ Werkgelegenheid, bedrijvigheid en vestigingsklimaat

De directe gevolgen voor werkgelegenheid (werk tijdens bouw en exploitatie) als gevolg van de komst van de waterstoffabriek zijn vergelijkbaar met scenario 2A.

Anders dan bij elektriciteit zijn er op dit moment geen afnemers van waterstof op/ nabij Agriport. Wel loopt er op het moment van schrijven een systeemstudie op Agriport die kijkt naar intergratie van waterstof en wordt er door Google gekeken of ze voor hun noodvoorziening van diesel kunnen over stappen naar waterstof. Ook voor de mobiliteitssector biedt het kansen. Waterstof an sich biedt dus minder kansen voor de huidige bedrijven, dan elektriciteit, al helemaal op de korte en middellange termijn. Wel kan het nieuwe bedrijven aantrekken, die gebaat zijn bij veel waterstof. Ook de combinatie van de beschikbaarheid van zowel elektriciteit als waterstof biedt kansen voor industriële processen die waterstof als grondstof gebruiken en elektriciteit als drijvende kracht voor hun activiteiten. Nieuwe sectoren die kunnen worden aangetrokken, omvatten onder andere de chemische industrie, evenals maakindustrie.

▸ Economische spin-off

De potentiële economische spin-off is in basis vergelijkbaar met hetgeen geschetst in scenario 1. Daar komt wel bij dat de aanvullende beschikbaarheid van waterstof een extra potentiële asset kan zijn – naast de beschikbaarheid van elektriciteit in de regio. In potentie kan de economische spin-off in dit scenario groter zijn dan in scenario 1, maar vraagt dit wel (zoals in de vorige paragraaf reeds geschetst) extra inzet om ook kansen rondom waterstof en toekomstige bedrijvigheid te verzilveren.

Uitgelicht
Mogelijke economische spin-off scenario 2B

	Minimale economische spin-off →		**Maximale economische spin-off**
	Minimaal noodzakelijke bedrijvigheid (toebehoren energie-infrastructuur)	Omstandigheden creëren voor nieuwe bedrijvigheid zonder actieve sturing	Maximale en gerichte sturing op nieuwe bedrijvigheid
Vereiste rol/houding Kopgemeenten e/o Provincie	Beperkt: autonome ontwikkeling	Afspraken en overeenkomsten aan de voorkant met Rijk en Tennet over lokale/regionale inzet duurzame energie, inclusief afspraken over toekomstige groei. Daarnaast duidelijke visie ruimtegebruik en omgang met nieuwe bedrijvigheid.	Omarmen van aanlanding en energie-infrastructuur. Profilering als cluster. Investeringen nodig om transitie maximaal te faciliteren*.
Mogelijke / verwachte invulling van spin-off	Electrolyser	Vestiging chemische industrie en/of maakindustrie	Groei agri-business cluster / Ontwikkeling landelijke energiehub
Impact werkgelegenheid	●●●●●	●●●●○	●●●●●
Ruimtegebruik	●○○○○	●●○○○	●○○○○
Verduurzaming regio	●●●●○	●●●○○	●●●●○
Innovatie	●●●●●	●●●○○	●●●●●
Mechanismen voor implementatie (zie ook deel B sectie 4)	A. Wettelijk instrumentarium		
		B. Afspraken Rijk, regio en TenneT	
			C. Investeringen in regio

* Denk aan een ruimtelijke transitie, investeren in kennisontwikkeling en innovatie, logistieke voorzieningen, faciliteiten voor werken & wonen, etc.).

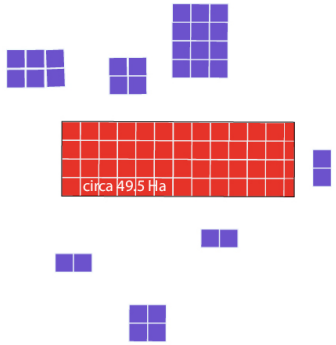
Uitgelicht
Indicatief ruimtegebruik bij economische spin-off scenario 2B

Minimale economische spin-off → **Maximale economische spin-off**

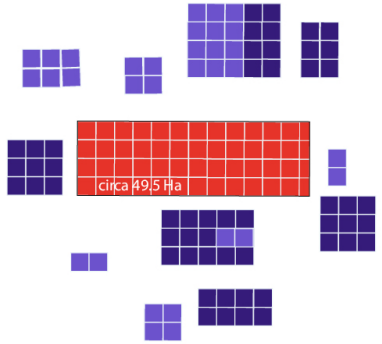


Ca. 49.5Ha nodig voor de aanlanding en bijbehorende installaties

Geclusterde meer grootschalige bedrijvigheid verwacht in vergelijking met omgeving Den Helder , wanneer gerichte sturing wordt gegeven.



Omstandigheden creëren voor nieuwe bedrijvigheid zonder actieve sturing



Maximale en gerichte sturing op nieuwe bedrijvigheid

Scenario 3 - Focus op Den Helder (1 van 3)

Aansluiting waterstof

Dit scenario omvat de (directe) aanlanding van waterstof in Den Helder, waarbij de leidingen vanaf de zee worden verbonden met het Waterstofnetwerk Nederland. In de Kop van Noord-Holland is het plan om dit waterstofnetwerk langs Den Helder en Julianadorp te laten lopen. Daarom wordt onderzocht of er een aansluiting op dit nationale netwerk mogelijk is in het gebied ten zuiden van Den Helder.

		Scenario 3		
Thema	Impactcategorie	Bouw	Exploitatie	Spin-off
Energie & Klimaat	Energie-infrastructuur	+/-	+/-	+/-
	Lucht-, water- en bodemkwaliteit	+/-	+/-	+/-
	Klimaatbestendigheid	+/-	+/-	-
Natuur & Landschap	Flora en fauna	+/-	+/-	+/-
	Landschapskwaliteiten	+/-	+/-	-
	Leefbaarheid	+/-	+/-	+/-
Economie & Werk	Werk, bedrijvigheid en vestigingsklimaat	+/-	+	+(+)
	Economische spin-off			+(+)

Energie en Klimaat

▶ **Energie-infrastructuur**

Er zijn twee mogelijke benaderingen: het hergebruiken van de bestaande gasleidingen of het aanleggen van nieuwe gasleidingen langs bestaande routes. In Den Helder komen drie grote offshore aardgasleidingen aan land, namelijk WGT, LoCal en NOGAT. Vanaf deze leidingen lopen bestaande onshore aardgasleidingen naar het toekomstige Nationaal Waterstofnetwerk. Gasunie werkt momenteel aan de ombouw van één van deze onshore aardgasleidingen naar waterstof vóór 2030, met een aanzienlijke verwachte capaciteit (8 - 10 GW H2). Na de conversie van delen van het aardgasnet naar een waterstofnet is er geen extra ruimte nodig voor leidingen. De tweede mogelijke benadering is het aanleggen van nieuwe gasleidingen langs de bestaande route van de WGT, LoCal en NOGAT leidingen. In alle gevallen wordt verwacht dat het geplande Nationaal Waterstofnetwerk voldoende capaciteit heeft om alle waterstof afkomstig vanaf zee te transporteren.

Het programma VAWOZ stelt dat het ruimtebeslag van een aanlandlocatie bij een grote transportcapaciteit kan oplopen tot tot 7 ha.[1] Daar wordt in dit onderzoek vanuit gegaan. De huidige gasbehandelingsinstallatie van de NAM kan een grote rol hebben bij toekomstige H2-aanlanding in Den Helder. Het feit dat er al een gasbehandelingsintallatie, en de bijbehorende kennis, is in Den Helder, onderscheid Den Helder ten opzichte van Agriport. Daarnaast is de bestaande gasleidingen NOGAT al gecertificeerd voor waterstof en aansluiting met waterstofnetwerk Nederland is via bestaande leiding (die ook onder Agriport door loopt) te maken. Daarnaast zijn er wel nieuwe aansluitleidingen en/of aftakkingen vereist voor locaties met vraag, elektrolysers, waterstofcentrales of opslaglocaties.

Er van uitgaande dat de conversie van het aardgasnet naar een waterstofnet goed mogelijk is, is de verwachting dat de impact van de energie-infrastructuur (relatief) laag is.

1. *Witteveen + Bos; Voorverkenning VAWOZ 2031-2040 – link*

Scenario 3 - Focus op Den Helder (2 van 3)

Aansluiting waterstof

▸ Lucht-, water- en bodemkwaliteit

Naar verwachting zijn de effecten ten aanzien van lucht, water en bodem relatief (aan de andere scenario's) laag.

▸ Klimaatbestendigheid

Er worden geen extra negatieve effecten ten aanzien van klimaatbestendigheid verwachten (ten opzichte van de referentie).

Natuur en landschap

▸ Flora en fauna

Vooralsnog geen significante effecten. De economische spin-off (met bijbehorende werkzaamheden rondom de waterstofinfrastructuur) kan wel een negatieve impact hebben, afhankelijk van de inpassing, natuurinclusief bouwen en andere factoren. Het is van belang deze aspecten zorgvuldig te overwegen gedurende verdere stappen in het project.

▸ Landschapskwaliteiten

Idem.

▸ Leefbaarheid

Idem.

Economie en werk

▸ Werkgelegenheid, bedrijvigheid en vestigingsklimaat

De implementatie van de waterstofinfrastructuur en aanpassing/aanleg van leidingen biedt een directe impuls aan de werkgelegenheid in de regio. Dit omvat arbeidskrachten die betrokken zijn bij de bouw en het onderhoud van de benodigde infrastructuur. In een onderzoek van CE Delft wordt geschat dat de omzetting van gasleidingen naar waterstofleidingen eenmalig in totaal 573 voltijd vereist. Een deel daarvan landt in de regio.

De werkgelegenheid bij de gasbehandelingsinstallatie op het NAM-terrein, waar momenteel ongeveer 100 werknemers actief zijn, blijft behouden en kan mogelijk zelfs uitbreiden vanwege de toenemende activiteiten rondom waterstof. Het beheer van electrolyse op zee, wat een in zichzelf een nieuwe en innovatieve economische activiteit is, genereert extra werkgelegenheid in de off-shore operations & maintenance sector en kan significant bijdragen aan de verdere ontwikkeling en uitbereiding van deze sector.

De aanwezigheid van een aftakking van de waterstofbackbone en afspraken over lokale afname zijn cruciaal voor het maximaliseren van de economische impact. Zonder deze voorzieningen zou Den Helder voornamelijk dienen als corridor, maar met de juiste infrastructuur ontstaan er koppelkansen.

.

A. Introductie
B. Handelings-perspectief
C. Impactanalyse ruimtelijk
D. Impactanalyse brede welvaart

Scenario 3 - Focus op Den Helder (3 van 3)

Aansluiting waterstof

Economische spin-off

Naast de realisatie van de windparken op zee biedt ook de implementatie van electrolyse op zee en het beheer ervan stimuleren innovatie en bevorderen verdere ontwikkeling binnen de offshore operations & maintenance sector. Dit sluit aan op de huidige logistieke kracht van dit cluster wat hem vooral zit in de kennis van en het onderhoud van high-tech maritieme systemen. Dit leidt niet alleen tot verdere technologische vooruitgang, maar creëert ook een gunstige omgeving voor bedrijven gespecialiseerd in onderhoud en operaties op zee.

De beschikbaarheid van waterstof biedt bestaande bedrijven in Den Helder, zoals de Koninklijke Marine en logistieke ondernemingen, de mogelijkheid om hun activiteiten te verduurzamen. Dit opent de deur naar nieuwe zakelijke perspectieven en draagt bij aan de versterking van het duurzame imago van deze bedrijven. Bovendien fungeert de beschikbaarheid van waterstof als een aantrekkingspunt voor nieuwe bedrijven in sectoren zoals de industrie. Dit samen kan resulteren in een grotere diversificatie van de economische activiteiten in Den Helder.

Daarnaast zijn er in de breedte kansen voor economische spin-off, wat kan leiden tot de creatie van extra nieuwe banen in verschillende sectoren. De logistieke kracht van dit cluster ligt in de expertise en het onderhoud van high-tech maritieme systemen, waardoor Den Helder een knooppunt wordt voor duurzame energieactiviteiten op zee en de bijbehorende werkgelegenheid.

Uitgelicht
Mogelijke economische spin-off scenario 3

	Minimale economische spin-off → **Maximale economische spin-off**		
	Minimaal noodzakelijke bedrijvigheid (toebehoren energie-infrastructuur)	Omstandigheden creëren voor nieuwe bedrijvigheid zonder actieve sturing	Maximale en gerichte sturing op nieuwe bedrijvigheid
Vereiste rol/houding Kopgemeenten e/o Provincie	Beperkt: autonome ontwikkeling	Afspraken en overeenkomsten aan de voorkant met Rijk en TenneT over lokale/regionale inzet duurzame energie, inclusief afspraken over toekomstige groei. Daarnaast duidelijke visie ruimtegebruik en omgang met nieuwe bedrijvigheid.	Omarmen van aanlanding en energie-infrastructuur. Profilering als cluster. Investeringen nodig om transitie maximaal te faciliteren*.
Mogelijke / verwachte invulling van spin-off	Elektrolyse op zee	Vestiging chemische industrie	Diversificatie: groei multifunctionele havenstad / Ontwikkeling landelijke waterstofhub
Impact werkgelegenheid	●●●●●	●●●●○	●●●●●
Ruimtegebruik	●○○○○	●●○○○	●○○○○
Verduurzaming regio	●●●●○	●●●○○	●●●●○
Innovatie	●●●●●	●●●○○	●●●●●
Mechanismen voor implementatie (zie ook deel B sectie 4)	A. Wettelijk instrumentarium		
		B. Afspraken Rijk, regio en TenneT	
			C. Investeringen in regio

* Denk aan een ruimtelijke transitie, investeren in kennisontwikkeling en innovatie, logistieke voorzieningen, faciliteiten voor werken & wonen, etc.).

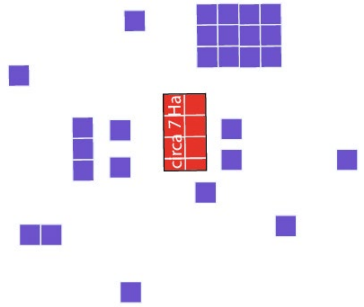
Uitgelicht
Indicatief ruimtegebruik bij economische spin-off scenario 3

Minimale economische spin-off → **Maximale economische spin-off**

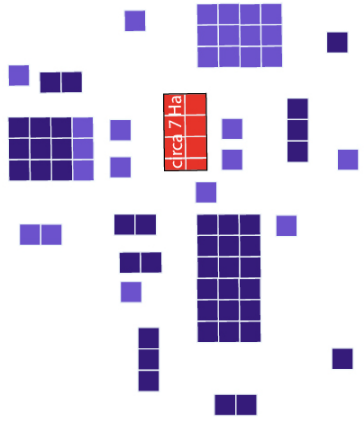


Ca. 7 Ha nodig voor de aanlanding en bijbehorende installaties

Verschil tussen beperkte sturing en gerichte sturing op nieuwe bedrijvigheid rond Den Helder met bijbehorend ruimtebeslag. Relatief meer spreiding van bedrijvigheid verwacht omdat ook bestaande bedrijventerreinen geschikt kunnen zijn voor spin-off.



Omstandigheden creëren voor nieuwe bedrijvigheid zonder actieve sturing



Maximale en gerichte sturing op nieuwe bedrijvigheid

NO CHANGE WITHOUT A REBEL

Rebels in strategy & finance

REBEL RHO ADVISEURS

Van: contact@voedselparkamsterdam.nl
Verzonden: donderdag 25 april 2024 16:59
Onderwerp: Joint Fact Finding Lutkemeer

Geachte leden van de Provinciale Staten,

Binnenkort neemt de gemeenteraad van Amsterdam een belangrijke beslissing over het bestemmingsplan van de Lutkemeerpolder.
In dit kader vond een bijzonder samenwerkingsproces plaats tussen Burgerinitiatief Voedselpark Amsterdam en de Gemeente Amsterdam: een gezamenlijk onderzoek naar de feiten ('joint fact finding'), met als doel tot een meer evenwichtige besluitvorming te komen.

Op 7 maart 2024 vond de bijeenkomst plaats, waarbij beide partijen hun plannen, onderzoeksresultaten en zorgen deelden. Een bijzondere dag met cruciale nieuwe informatie en inzichten, resulterend in een verslag geaccordeerd door beide partijen. Wij delen dit graag met u, omdat deze nieuwe inzichten kunnen leiden tot verandering in de besluitvorming.

Belangrijkste bevindingen

- De gemeente Amsterdam ontwikkelt een bedrijventerrein voor voornamelijk stadslogistiek, terwijl ze nog geen visie heeft op stadslogistiek.
- **De gemeente erkent dat de Lutkemeerpolder niet ideaal is voor stadslogistiek.**
- Het verkeersonderzoek van de gemeente is beperkt en verouderd.
- De gemeente heeft fysieke ruimte gereserveerd voor een afrit van de A5 naar de Lutkemeerpolder, maar zegt geen noodzaak te zien voor een dergelijke afrit. De mogelijke kosten zijn nergens meegenomen in berekeningen.
- Het concept van duurzame stadslogistiek waar de gemeente van uitgaat, is wensdenken. Het resultaat is dat de komende jaren de grote hoeveelheid te verwachten verkeer (minimaal 600 vrachtwagens, 400 bestelbusjes en 4000 personenauto's per dag; cijfers HvA) zal leiden tot problemen rond luchtkwaliteit (fijnstof, CO2), veiligheid, trillingen, geluidshinder, en andere uitstoot.
- De gemeente heeft zeer weinig regie op welke bedrijven zich in de polder zullen vestigen.
- De polder ligt bijna 5 meter onder NAP. Het ministerie roept op 'water en bodem sturend' te zijn bij de inrichting van ons land; de gemeente legt die oproep naast zich neer.
- **Waterschap Amstel Gooi en Vechtstreek heeft in een zienswijze bebouwing van de polder afgeraden.**
- De door de gemeente voortdurend genoemde kosten voor functie-omzetting zijn gemaakt 'op de achterkant van een sigarendoosje' (aldus de gemeente).
- De'onherroepelijkheid' van een bestemmingsplan is relatief: **er kan te allen tijde een nieuw omgevingsplan worden opgesteld, wat de mogelijkheid tot een nieuw bestemmingsplan biedt.**
- De gemeente Amsterdam vreest financiële claims bij functieomzetting; Voedselpark Amsterdam stelt dat vergunningen een inspanningsovereenkomst inhouden richting bedrijven, maar dat **meer opportune plannen niet automatisch als contractbreuk gelden.**

Conclusies en oproep

Voedselpark Amsterdam doet, gezien voorgaande bevindingen, een dringend beroep op de gemeenteraad om de huidige ontwikkelingen in de Lutkemeerpolder te stoppen.

Het is essentieel dat de gemeente haar besluitvorming verbetert door rekening te houden met recente inzichten, met name op het gebied van stadslogistiek en de principes van 'water-en bodemsturend' beleid.

Bedrijven die zich in de Lutkemeerpolder vestigen moeten passen bij de lokale water- en bodemsituatie, het landschap en de behoeften van de buurtbewoners. Bovendien zijn er elders in de stad bedrijventerreinen met nog voldoende beschikbare ruimte voor logistieke bedrijven.

De gemeente Amsterdam moet op een aantal onderwerpen nog het nodige uitzoeken om raadsleden goed en evenwichtig te informeren, zodat er een betere afweging gemaakt kan worden tussen logistiek bedrijventerrein of behoud van de vruchtbare polder voor stadslandbouw.

Steun

We hopen dat u doet wat u kan om Voedselpark Amsterdam te ondersteunen in haar oproep vóór behoud van de vruchtbare polder voor stadslandbouw en daarmee een betere levenskwaliteit voor bewoners in (Nieuw-)West!

Verslag 7 maart en 'Facts Found'

Het door beide partijen geaccordeerde verslag met een zo adequaat mogelijk beeld van de bijdragen van de experts en de gesprekken die daarna volgden, is bijgevoegd.

Daarnaast is bijgevoegd "Conclusies/ gevonden feiten volgens Voedselpark Amsterdam", die terug te vinden zijn onder de respectievelijke thema's in het verslag. Mocht u vragen hebben, staan wij u graag te woord.
Meer informatie vindt u op
https://voedselparkamsterdam.nl/joint-fact-finding/

In dit artikel verwoord het Parool de uitkomsten:
https://www.parool.nl/amsterdam/ook-de-gemeente-erkent-nu-lutkemeerpolder-niet-ideaal-voor-distributiecentrum~bdc17019/

Voor meer informatie over de invloed van een logistiek bedrijventerrein op de gezondheid van omwonenden, zoals bewoners van Nieuw-West en West, kunt u dit artikel lezen:
https://www.theguardian.com/us-news/2024/apr/24/illinois-mega-warehouses-air-quality-pollution-inequality

Uitnodiging Lutkemeerommetje

Op 11 april jl. mochten wij burgemeester Halsema en dijkgraaf Sylvester in de polder ontvangen. Er staat een Ommetje gepland op **zondag 12 mei om 11.00 uur.** Wees welkom!
Meer informatie vindt u hier: https://voedselparkamsterdam.nl/12-mei-lutkemeerommetje/

Kijk ook naar de hartenwens die is uitgesproken door bekende Nederlanders, namens onze bijna 24.000 ondersteuners!
https://www.youtube.com/watch?v=ClhzAsyRQ4M.

Met vriendelijke groet,

Voedselpark Amsterdam - https://voedselparkamsterdam.nl/

https://redonsgroen.nl/



Voedselpark Amsterdam en Gemeente Amsterdam:

Verdiepend Gesprek / Joint Fact Finding Lutkemeerpolder

Conclusies / Gevonden feiten volgens Voedselpark Amsterdam

Burgerinitiatief Voedselpark Amsterdam (VPA) heeft de Gemeente Amsterdam (GA) in september 2023 uitgenodigd voor een nieuwe vorm van burgerparticipatie. Op 7 maart 2024 kwamen vertegenwoordigers van beide partijen bij elkaar om te spreken over zes inhoudelijke thema's die verbonden zijn met de Lutkemeerpolder. GA noemt het een 'verdiepend gesprek'; VPA noemt het een 'joint fact finding': een methode voor feitenonderzoek waar meerdere partijen gezamenlijk bij betrokken zijn.

Het doel is te komen tot een meer afgewogen belangenafweging door de politiek, omdat momenteel plannen worden uitgevoerd die twintig jaar geleden zijn gemaakt. Wijziging van omstandigheden en nieuwe inzichten, leidend tot het verschijnen van nieuw beleid (zoals 'water- en bodem sturend') heeft niet geleid tot fundamentele aanpassingen van de plannen. Daarnaast vindt VPA dat de Amsterdamse gemeenteraad al deze jaren niet volledig evenwichtig is geïnformeerd.

Het door beide partijen geaccordeerde verslag geeft een zo adequaat mogelijk beeld van de bijdragen van de experts en de gesprekken die daarna volgden. Dit document bevat de conclusies/ gevonden feiten volgens Voedselpark Amsterdam, die terug te vinden zijn onder de respectievelijke thema's in het verslag.

Ronde 1: Context

Facts Found

1. De stad groeit, en dat heeft consequenties voor de Lutkemeerpolder. GA vertaalt dat in meer ruimte voor bedrijvigheid in de vorm van distributie- en bedrijfshallen, VPA in meer ruimte voor groene bedrijvigheid (stadslandbouw), groen en voedsel voor de burger.
2. Het huidige bestemmingsplan/omgevingsplan voldoet niet. GA zet in op een beperkte herziening die alleen inzet op opzet en inrichting; VPA wenst een fundamentelere insteek die ook de bestemming ter discussie stelt.
3. De ecologische implicaties en de brede welvaart worden niet meegenomen in de afwegingen van de GA.
4. De 'onherroepelijkheid' van een bestemmingsplan is relatief: er kan te allen tijde een nieuw omgevingsplan worden opgesteld, wat de mogelijkheid tot een nieuw bestemmingsplan biedt.
5. GA kan slechts matig sturen op het soort bedrijvigheid dat zich vestigt in de Lutkemeerpolder; de eisen ('stadsbedienende functies') zijn minimaal.

6. De SADC is door de GA in 2009 gered van faillissement met een inbreng van grond ter waarde van 40 miljoen, die niet lang daarvoor nog een veel lagere waarde had.
7. Kavel N3, door de gemeente bestemd voor stadslandbouw, is sterk vervuild met PFOS.

Ronde 2: Stedenbouw

Facts Found

8. De herziening maakt geen extra bedrijfskaveloppervlak mogelijk, maar wel extra bouwvolume door grotere hoogte van de gebouwen.
9. Andere bedrijventerreinen in de regio zijn gunstiger gelegen voor logistieke bedrijvigheid dan de Lutkemeerpolder.
10. Het College van Rijksadviseurs staat zeer kritisch tegenover plannen voor grootschalig logistiek vastgoed, zoals in de Lutkemeerpolder.
11. Bebouwing in de Lutkemeerpolder leidt tot een verslechtering van de levenskwaliteit voor inwoners van Nieuw-West, zoals door hittestress.
12. Het Waterschap AGV adviseert af te zien van bebouwing in de Lutkemeerpolder, vanwege het overstromingsrisico; de GA legt dat naast zich neer.
13. Er zijn criminaliteitsproblemen op het bestaande bedrijventerrein.

Ronde 3: Water en bodem ecologie

Facts Found

14. Bebouwing van de Lutkemeerpolder leidt tot vernietiging van vruchtbare bodem, van bodemleven als ecologisch systeem, van biodiversiteit, van een historisch landschap en daarmee van cultureel erfgoed, en van een vrije blik op de polder.
15. De ministeriële brief 'Water en Bodem Sturend' is inhoudelijk relevant voor de planvorming in de Lutkemeerpolder. GA stelt daarbij dat de brief geen juridische status heeft en bovendien een uitzondering maakt voor planvorming op basis van een reeds vastgesteld bestemmingsplan; VPA stelt dat de brief desondanks betekenisvol is en niet zomaar opzij geschoven kan worden.
16. Duurzaamheid van GA richt zich met name op die van de gebouwen (BREEAM-certificaten), het realiseren van groenstroken en natuurzones met bomen. Dit zegt niks over andere aspecten van duurzaamheid zoals ecosystemen, biodiversiteit, of de duurzaamheid van de activiteiten.
17. GA geeft aan dat bedrijven bij de bouw zelf verantwoordelijk zijn om te voorkomen dat de bodem verzilt; GA houdt dit in de gaten.

Ronde 4: Verkeer

Facts Found

18. GA ontwikkelt een bedrijventerrein voor voornamelijk stadslogistiek, terwijl ze nog geen visie heeft op stadslogistiek. GA loopt op zaken vooruit.
19. De Lutkemeerpolder is géén logische locatie voor logistieke bedrijven en stadsdistributie. GA wil dat deels mitigeren door aanpassing van een kruispunt; VPA stelt dat dat een te beperkte invalshoek is en dat een visie op stadslogistiek vooralsnog ontbreekt.
20. GA heeft onvoldoende inzicht in logistiek verkeer in de stad: haar gegevens zijn beperkt en verouderd. Er is geen standaard om dergelijk verkeer in het gemeentelijk verkeersmodel op te nemen. GA is bezig om dat voor de Lutkemeer op te lossen.
21. GA heeft momenteel weinig tot geen middelen in handen om de stadslogistiek, waarbij alleen bedrijven die de stad bedienen worden toegelaten, te sturen. Er zijn ook geen data hoeveel bedrijven de stad bedienen.
22. Onderzoek van de HvA geeft aan dat volgens de oude plannen minimaal 600 vrachtwagen en 400 bestelbusjes per dag naar de Lutkemeerpolder rijden (NB: in het verslag staan per abuis verkeerde getallen en aangegeven per week). Het nieuwe bestemmingsplan laat meer volume toe.
23. Duurzame stadslogistiek is vooralsnog wensdenken van de GA: het staat nog in de kinderschoenen en is lastig te financieren.
24. Het is qua ruimtelijke ordening praktischer om in bebouwde stroken te bouwen, in plaats van in het groen.
25. Elders in de stad zijn nog bedrijvenparken met voldoende ruimte voor logistieke bedrijvigheid: CTPark, Foodcenter en CLIC.
26. GA heeft fysieke ruimte gereserveerd voor een afrit van de A5 naar de Lutkemeerpolder, maar stelt dat er geen noodzaak is voor een dergelijke afrit. De kosten voor aanleg zijn niet begroot.

Ronde 5: Economie

Facts Found

27. De Lutkemeerpolder is een bedrijventerrein. GA vertaalt dat in gebouwde bedrijvigheid, en zegt niet te kunnen sturen welk soort bedrijven er uiteindelijk komt; VPA wil uitsluitend groene bedrijvigheid die past bij de bodem en waterhuishouding van de polder, het landschap en de behoeften van de buurtbewoners.
28. Werkgelegenheid in distributiecentra in de Lutkemeerpolder levert mogelijk niet de gewenste bijdrage aan het arbeidsmarktbeleid die GA zich wenst.

29. Investeren in de Lutkemeerpolder moet de stad iets opleveren. GA ziet de opbrengst in winst uit ontwikkeling en afkoop van erfpacht; VPA zet in op brede welvaart en Meervoudige Waarde Creatie.
30. GA stelt dat ze beleid ontwikkelt om ruimte te winnen door bedrijven waar mogelijk te stapelen, maar dat dit beleid voor de Lutkemeerpolder te laat komt.
31. GA wil de groei van de stad zoveel mogelijk binnen de stadsgrenzen opvangen door te verdichten om het omliggende groen zo intact mogelijk te houden.
32. De GA benoemt dat de berekening van 98 miljoen kosten voor functieomzetting naar landbouwgrond er een op de ‘achterkant van een sigarendoosje’ is.
33. GA vreest financiële claims bij functieomzetting; VPA stelt dat vergunningen een inspanningsovereenkomst inhouden richting bedrijven, maar dat meer opportune plannen niet automatisch als contractbreuk gelden.

Ronde 6: Stadslandbouw

Facts Found

34. De plannen van VPA voor de Lutkemeer passen in de gemeentelijke Voedselstrategie en geven ook concreet uitvoering aan de meeste doelstellingen daarvan.
35. GA en VPA zien beiden graag dat de plannen van VPA ergens in de Lutkemeerpolder /Tuinen van West tot realisatie komen.

Oproep Voedselpark Amsterdam aan de gemeenteraad

Gezien het bovenstaande roept VPA de gemeenteraad op om de huidige ontwikkelingen in de polder te stoppen.

De gemeente moet eerst zijn besluitvorming verbeteren door meer rekening te houden met recente inzichten, vooral op het gebied van stadslogistiek en ‘water-en bodemsturend’. Bedrijven die zich hier vestigen moeten passen bij de lokale water- en bodemsituatie, het landschap en de behoeften van de buurtbewoners. Bovendien zijn er elders in de stad bedrijventerreinen met nog voldoende geschikte ruimte voor logistieke bedrijven.

De gemeente Amsterdam moet op een aantal onderwerpen nog het nodige uitzoeken om raadsleden goed en evenwichtig te informeren, zodat zij een betere afweging kunnen maken tussen bedrijventerrein en behoud van de vruchtbare polder voor stadslandbouw.

VERSLAG

Verdiepend Gesprek of Joint Fact Finding Lutkemeerpolder

Donderdag 7 maart 2024

Op donderdag 7 maart kwamen betrokken ambtenaren van de Gemeente Amsterdam (hierna GA) en betrokkenen bij het Voedselpark Amsterdam (hierna VPA) samen voor een gesprek over de toekomst van de Lutkemeerpolder (hierna LMP). In het voorjaar 2024 wordt een partiële herziening van het bestemmingsplan Lutkemeerpolder aan de Amsterdamse gemeenteraad voorgelegd. De herziening heeft al ter inzage gelegen en de gemeente stelt nu de Nota van Beantwoording op. De GA en het VPA zijn het op meerdere gebieden niet eens over hoe de grond van de LMP in de toekomst gebruikt moet worden.

In een verdiepend gesprek/Joint Fact Finding, werden deze dag de verschillende plannen, onderzoeksresultaten en zorgen van de twee partijen gedeeld. Er waren experts van GA aanwezig, experts van VPA en overige betrokkenen van GA en VPA die vragen konden stellen en aanvulling maakten. In dit document leest u het verslag van de zes thematische deelgesprekken terug. Per deelgesprek kregen experts van beide partijen ieder eerst tien minuten om hun plannen en uitgangspunten te presenteren, gevolgd door een korte vragenronde ter verduidelijking. Vervolgens werd het gesprek opengebroken voor andere inhoudelijke vragen. De onafhankelijke gespreksleider zorgde voor voldoende ruimte aan beide kanten om het verhaal te delen.

Dit document wordt gedeeld met het College van B&W als onderdeel van de Nota van Beantwoording van de GA. Ook zullen Raadsleden in de Amsterdamse gemeenteraad dit document te lezen krijgen.

RONDE 1

Context en Historie

Beide partijen begonnen met een overzicht van de vertrekpunten en een kijk op de huidige plannen die er liggen.

Gemeente Amsterdam

De expert van de **GA** ziet de bouw van het bedrijventerrein in de LMP als een essentiële stap in de groeiambities van onze stad. Vanwege de groei maakt de stad ook ruimte voor meer bedrijvigheid. Fase 1 van de plannen is al gerealiseerd, we hebben het op dit moment over de partiële herziening van het bestemmingsplan voor fase 2. Het oorspronkelijke bestemmingsplan, of het zogenoemde 'moederplan', werd in 2012 al aangenomen door de Amsterdamse gemeenteraad. Voor de bouwplannen in de LMP is in 2009 een samenwerking tussen de Gemeente Amsterdam en het SADC (ontwikkelaar) ontstaan: De Gemeenschappelijke Exploitatie Maatschappij GEM Lutkemeer 3. SADC is een ontwikkelaar die volledig in overheidshanden is[1]. Hierbij is een deel van de gemeentelijke grond aan de GEM overgedragen en hebben de gemeente en SADC beide 50% zeggenschap als aandeelhouders. De GA geeft aan dat in de partiële herziening de waterkavels (wateroppervlakten rondom de kavels) aangepast worden, er komt in totaal drie hectare stadslandbouw bij (voor o.a. de boerderij de Boterbloem) en er wordt een centrale groenstrook door het gebied toegevoegd. De GA wijst erop dat 30 procent van de LMP als bedrijventerrein wordt ingericht, een kwart natuurzone blijft en nog 10 procent voor (stads)landbouw wordt behouden (voor verdere percentages, zie Bijlage I). Daarnaast bestaat de westelijke scheg uit de Tuinen van West waar de Lutkemeerpolder deels onderdeel van uit maakt. De GA geeft aan dat in de hele scheg 700 hectare bestemd is voor natuur, sport, stadslandbouw en recreatie. De Nota van Beantwoording gebaseerd op de herziening is bijna af. Deze wordt gedeeld met het College van B&W, daarna komt het bij de raadscommissies zodat er uiteindelijk in de Amsterdamse gemeenteraad over wordt gestemd. De GA benadrukt dat het moederplan onherroepelijk is, dus enkel de herziening kan worden tegengehouden, waardoor het realiseren van een bedrijventerrein volgens eerdere plannen alsnog mogelijk is.

[1] Toevoeging GA: SADC heeft vier eigenaren: de provincie Noord-Holland, de gemeenten Haarlemmermeer en Amsterdam en Schiphol Group, elk voor 25%. De Schiphol Group is voor 69,77 % eigendom van de Staat der Nederlanden, voor 20.03 % van de gemeente Amsterdam, voor 2,20 % van de gemeente Rotterdam en 8% van de aandelen zijn in 2023 teruggekocht na het beëindigen van HubLink (samenwerkingsovereenkomst met Aéroports de Paris). Daarmee is Schiphol Group én dus ook de SADC weer 100% in overheidshanden.

Voedselpark Amsterdam

De expert van **VPA** geeft aan dat de ecologische implicaties niet goed zijn meegenomen in de bouwplannen en vindt het te makkelijk om enkel naar de waarde van economische groei te kijken en niet de waarde van bestaande ecosystemen in te zien. Lokaal voedsel biedt ook gezondheid aan de stad en gezonde onbebouwde landschappen nemen beter water op. VPA refereert aan de traditie van het AUP (Amsterdams Uitbreidingsplan) waarbij stedenbouwkundige van Eesteren al het belang van tuin- en akkerbouw aan de randen van de stad inzag en die een concrete plek gaf. VPA legt uit dat het bedrijventerrein oorspronkelijk aan de westrand van Slotermeer was gepland in combinatie met een snelwegafslag. Dit werd echter afgewezen door de toenmalige stadsdeelraad van Slotermeer. In het toenmalige stadsdeel Osdorp werd het plan voor een bedrijventerrein enkele jaren later wel goedgekeurd. De snelwegafslag is hier vervolgens niet gekomen, waardoor de bestaansreden van het bedrijventerrein ontbreekt. Daarnaast zegt VPA dat het profiel van de door GA gewenste bedrijvigheid in de loop der jaren veranderd is. VPA is kritisch over de partiële herziening: het gaat om schaalvergroting van de huidige bedrijfspanden, de gebouwen worden hoger en meer naar de randen gedrukt waardoor de impact op het landschap groter wordt. Dat boerderij de Boterbloem, samen met drie andere biologische kwekers, nog 3 hectare overhoudt, is alsnog een flinke vermindering.

Discussie

Vervolgens vindt er een discussie plaats over de rol van de bedrijven voor de stad. VPA begrijpt dat bedrijvigheid een plek nodig heeft in de stad, maar constateert dat het aanbod van groen ook belangrijk is, zeker in een groeiende stad. De GA ziet in het soort bedrijven dat zich hebben gevestigd of zullen vestigen op het businesspark dat zij een bijdrage leveren aan Amsterdam. De GA geeft wel aan dat zodra bedrijven aan de eisen van de gemeente voldoen, zij geen onderscheid maakt in het type bedrijven die komen. Naast Taylor Guitars, waarvan de GA aangeeft dat ze misschien niet al te veel voor Nieuw-West zullen betekenen, zouden andere bedrijven wel een bijdrage leveren aan de stad.

Hoe onherroepelijk zijn de plannen? Volgens de GA wordt het oorspronkelijke bestemmingsplan (moederplan) niet aangepast en is het project al in uitvoering. VPA geeft aan dat er een nieuw omgevingsplan opgesteld kan worden, wat vervolgens op het bestemmingsplan wordt gelegd en hierdoor alsnog de mogelijkheid tot aanpassingen biedt. Dit zou echter een aparte procedure vereisen. De haalbaarheid en tijdsduur hiervan worden niet besproken. VPA geeft aan dat het niet wijzigen van de plannen een politieke keuze is en te alle tijden mogelijk is. De GA geeft aan dat in de gemeenteraad de plannen tot nu toe nog niet herroepen zijn.

VPA stelt dat met de huidige plannen bewoners in Osdorp worden ingesloten tussen Schiphol, de haven en het bedrijventerrein, met gezondheidsgevolgen van dien. VPA geeft aan dat met meer mensen in de stad, meer groen nodig is. De GA geeft aan dat zij bij de plannen nauwlettend het groen hebben ingepast en dat het een onjuist beeld is dat zij alles volledig volbouwen. Hierbij stelt zij de vraag hoeveel hectare grond voor stadslandbouw wel genoeg zou zijn voor VPA. VPA geeft aan dat de LMP het laatste stuk vruchtbare landbouwgrond binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam is en daar geen bedrijventerrein moet komen.

VPA voegt toe dat de SADC, toen die in 2009 bijna failliet was, door de gemeente overeind is gehouden door inbreng van ca 40 hectare grond van de LMP in de Gemeente Exploitatie Maatschappij Lutkemeer BV met een boekwaarde van ca 40 miljoen[2] (prijspeill 1-1-2008) en een lening van 10 miljoen, terwijl deze niet lang daarvoor nog een veel lagere waarde had.

Vervolgens wordt de corruptiezaak van oud-Wethouder, -Raadslid en -Gedeputeerde Hooijmaijers besproken. VPA stelt, ondanks dat hij veroordeeld is, dat de deal die Hooijmaijers gesloten heeft om de Schipholgebondenheid uit het bestemmingsplan te halen, wel uitgerold is. De GA betwist de betrokkenheid van Dhr. Hooijmaijers in de aanpassingen van het bestemmingsplan en geeft aan dat Dhr. Hooijmaijers tijdens de stemming over het bestemmingsplan niet meer politiek actief was en er geen bewijs is voor corruptie in de Amsterdamse gemeenteraad rond die tijd. [3]

Afsluitend constateert het VPA dat kavel N3, dat in de plannen mogelijk bestemd is voor stadslandbouwgrond, wellicht vanwege het voormalige slibdepot vervuild is met PFOS. De GA geeft aan dat hiernaar verder onderzoek komt.

[2] Exacte boekwaarde en lening zijn achteraf toegevoegd door de GA.

[3] Latere toevoeging door GA: De Stichting Behoud Lutkemeer heeft rond de Omgevingsvergunning van Distri geprocedeerd waarbij de casus Hooijmaijers is opgebracht maar heeft na eerder hoger beroep bij de Raad van State deze zaak teruggetrokken toen de rechtbank Amsterdam niet meeging in suggesties zonder bewijs. Er loopt geen zaak over Hooijmaijers. Hooijmaijers is veroordeeld en heeft gevangen gezeten. Wat wel loopt: De rechtbank Amsterdam heeft een zaak heropend waar zij eerder uitspraak over deed die handelt over de vraag of het verzoek tot wijziging van het bestemmingsplan correct is afgehandeld. Hiervoor wordt een zitting gepland.

RONDE 2

De Stedenbouw

Voedselpark Amsterdam

De expert van **VPA** geeft in een presentatie vijf redenen om geen bedrijventerrein te bouwen in de LMP. (1) Het gebied heeft de beste landbouwgrond van Amsterdam, lichte zeeklei, wat goed groeiende en gezonde producten oplevert. (2) Het Voedselpark Amsterdam zorgt voor korte ketens van het voedsel naar de consument. (3) Er zijn andere bedrijventerreinen rond Amsterdam die gunstiger liggen aangezien zij dichterbij de Rijkswegen liggen. (4) De LMP ligt 4,8 meter onder NAP en het overstromingsrisico is hoog. (5) Metingen van het AMS Institute geven aan dat Osdorp, de Punt de heetste plek in Amsterdam is omdat verkoeling vanaf het oosten (IJsselmeer) komt. De bouw in de LMP zou het Heat Island Effect versterken. Daarnaast geeft VPA aan dat de bedrijven die er komen, moeten passen bij de bodem- en watersituatie, het landschap en omliggende buurten. De presentatie sluit af met een suggestie om de polder te gebruiken om omliggende wijken te voorzien van voedsel en bewoners beter te betrekken bij voedselproductie d.m.v. het Voedselpark.

Gemeente Amsterdam

De expert van de **GA** geeft een overzicht van de vastgestelde stedenbouwkundige- en bestemmingsplannen over de jaren heen en licht toe hoe de inpassing van verschillende belangrijke functies gerealiseerd wordt. In 2020-2021 is een nieuw stedenbouwkundig plan gemaakt vanwege de motie die door de gemeenteraad is aangenomen om drie hectare voor onder andere boerderij Boterbloem te behouden en omdat door opbarsting de geplande waterkavels niet mogelijk waren. Volgens de GA is het nieuwe plan ambitieus en is er veel aandacht voor inpassing in de omgeving en duurzaamheid. De uitgangspunten voor de herziening zijn: het inpassen van stadslandbouw, het aanpassen van de waterkavels zodat deze wel in het landschap passen en het vergroten van enkele kavels. Dit betekent niet dat per se grotere bedrijven zich zullen vestigen, want de kavels kunnen ook in stukken opgedeeld worden. Dat is een keuze van de gemeente. Er komt een centrale groene ruimte, het Waterpark, en een groene rand rondom de kavels die ecologisch wordt ingevuld en niet toegankelijk is voor mensen. Het regenwater stroomt van daken naar de groene stroken, er komen natuurzones met grote bomen van elders in de stad (die al deels zijn aangeplant) en er wordt gekeken of er in samenwerking met lokale organisaties fruitstroken gerealiseerd kunnen worden om een sterke verbinding met de omgeving te creëren.

Discussie

Er ontstaat discussie over het volume aan bedrijfsruimte in de herziening. VPA stelt dat het volume toeneemt, de GA beweert dat dit niet het geval is. Daarbij geeft de GA aan dat er gezien de afmeting van de kavels ruimte is voor een groot logistiek centrum, maar dat het dit niet hoeft te worden. De GA en GEM zouden ook ruimte kunnen bieden voor meerdere kleine bedrijven en makers op de grote kavels en ze geeft aan dat de smalle kavels voor grote distributiehallen niet optimaal zijn. VPA geeft aan dat de waterkavels na de herziening 12 meter hoog mogen worden, hoger dan voor de herziening.[4] Bovendien zouden de Boterbloem en andere stadslandbouwbedrijven veel schaduw opvangen door de hoogte van de direct aangrenzende gebouwen.

VPA vraagt de gemeente waarom juist in LMP het bedrijventerrein moet komen. De GA vindt dat er voordelen zijn voor de stad als geheel. Een bedrijventerrein aan deze zijde van de stad, gekoppeld aan de A9, kan volgens de GA al van waarde zijn alleen voor het grote stadsdeel Nieuw-West. Daarnaast is de spreiding van bedrijventerreinen rondom de hele stad belangrijk. VPA werpt de vraag op waarom niet gekozen is in samenwerking met gemeente Haarlemmermeer in de Haarlemmermeerpolder te bouwen, aangezien daar de komende jaren de verzilting toeneemt waardoor de grond toch al drooggehouden wordt. De GA geeft aan dat zij haar ruimtevraag niet zomaar kan afwikkelen op een buurgemeente en omdat er al gebouwd is in de LMP, de polder op dit moment ook al drooggehouden moet worden. Daarnaast is volgens de GA de LMP niet geschikt als overstromingsgebied bij hoog water, terwijl volgens VPA de GA van het Waterschap AGV zou hebben vernomen dat de LMP gekoesterd zou moeten worden bij hoogwater en dat er niet gebouwd zou moeten worden. De GA geeft aan dat er navraag is gedaan bij de provincie en er naar de Houtrakpolder wordt gekeken als bufferpolder bij nood, niet naar de LMP.

VPA vraagt hoe de plannen zich tot de vogelrichtlijnen verhoudt. Volgens GA is uit onderzoek gebleken dat de akkerbouw geen relevante grond is voor vogels. VPA weerspreekt dit omdat vogels er weliswaar in mindere mate nestelen, maar de landbouwgrond wel gebruiken voor rust en voedsel. Volgens VPA is de LMP in de Vogelatlas Amsterdam het 2e vogelbroedgebied van de stad.

VPA werpt de vraag op hoe de denkwijze van de gemeente Amsterdam wordt afgestemd op het college van Rijksadviseurs en diens visie op distributiecentra. De GA zegt dat ze ermee bekend zijn, ze houden er rekening mee en het past binnen hun lijnen. VPA geeft aan dat voor een second opinion zij dus bij het college van Rijksadviseurs kunnen aankloppen.

Het argument van VPA over hittestress wordt door GA in twijfel getrokken, omdat de GA aangeeft dat op de kaart van het AMS-Institute in de presentatie van VPA enkel één meting van hitte in de Punt, Osdorp werd getoond en dat volgens de GA de hittestresskaart van de Gemeente Amsterdam laat zien dat de hitte in heel Nieuw-West meevalt. Daarop reageert VPA dat de hittestresskaart van de Gemeente Amsterdam gebaseerd is op modellen en daar kanttekeningen bij gezet kunnen worden. De GA beweert dat de LMP volgens haar

[4] De GA heeft dit achteraf opgezocht en VPA heeft hier gelijk. De waterkavels mogen na de herziening hoger zijn dan daarvoor.

zonder intensievere bebouwing ook geen verkoeling biedt voor Nieuw-West. VPA voegt hier nog toe dat toekomstige klimaatverandering moeilijk te voorspellen is, maar dat het niet minder zal worden.

Tenslotte vindt er een discussie plaats over de veiligheid en criminaliteit door de komst van het bedrijventerrein. VPA uit zijn zorgen of na de bouw de veiligheid in de omliggende buurten afneemt of dat de Self-Storage bedrijven georganiseerde misdaad zullen aantrekken. VPA vraagt of er onderzoek gedaan is. De GA antwoordt dat er tegen snel verkeer al maatregelen genomen zijn en verwacht dat door bedrijven en de inrichting van de openbare ruimte er juist meer sociale controle is. De GA verwacht niet dat met de komst van een bedrijventerrein de veiligheid afneemt.

RONDE 3

Water, Bodem en Ecologie

Voedselpark Amsterdam

De expert van **VPA** geeft aan: Het gaat niet goed met de bodems in Europa. Een gezonde bodem heeft een vitale functie voor ons land, zoals klimaatadaptatie, voedselproductie en biodiversiteit en we moeten zorgvuldig met het levend systeem in de bodem omgaan. LMP specifiek is een vruchtbare polder door het goede beheer en het is waardevol cultureel erfgoed gezien de rijke en lange geschiedenis ervan. VPA stelt de vraag: Wat gaat de herinrichting van de polder doen voor de brede welvaart in de stad? VPA geeft aan dat de ecologische waarde en het cultureel erfgoed bij herinrichting als bedrijventerrein verloren gaan. Het Voedselpark kan bijdragen aan een goed milieu, gezond eten en het behoud van een gezonde bodem. De waarde die het bedrijventerrein zou moeten genereren, vloeit grotendeels Amsterdam uit en bovendien blijft er door de bouw geen vruchtbare grond over. Er is sprake van achteruitgang, verlies, erosie en roofbouw. Heipalen verstoren schimmelnetwerken en veroorzaken verzilting. VPA geeft aan: juist de bodem onderhouden is nu een stap dichter bij onze duurzaamheidsdoelen en het voldoen aan de SDG's (Sustainable Development Goals). VPA roept de gemeente op om de juiste keuzes te maken met betrekking tot de brede welvaart en de regie op water en bodem in eigen hand te nemen. Aan het einde benoemt VPA: elk stapje waardetoevoeging aan natuurlijk kapitaal is een stapje dichterbij alle doelstellingen rondom klimaat en biodiversiteit. "Beter ten halve gekeerd, dan ten hele gedwaald."

Gemeente Amsterdam

Met betrekking tot water, bodem en ecologie licht de expert van de **GA** toe dat er bij het ontwerp van de LMP vijf duurzaamheidsprincipes zijn nagestreefd, waaronder het bouwen met klei, gebruik maken van lokale fysieke componenten en materialen, en het behoud van een groen en voedselrijk landschap. Daarbij is bodemvriendelijk ontworpen, wat betekent dat er zorgvuldig naar alle bodemlagen gekeken is, hoe deze het best kunnen worden ingezet en zo intact mogelijk gehouden kunnen worden. Het gebied wordt op basis van BREEAM-beoordelingsrichtlijnen op niveau 'outstanding' gecertificeerd. Door de techniek achter het waterpark, begroeiing en beluchting wordt de waterkwaliteit beter dan nu in de polder. De huidige eis van watercompensatie, dus het totale oppervlaktewater als compensatie voor bebouwing, is tien procent en wordt met het ontwerp ruimschoots gehaald. Het watersysteem is bij een uitzonderlijke situatie van 150mm neerslag (eis van meting is 70mm) in 48 uur robuust genoeg dat het wateroverlast voorkomt. De GA benadrukt dat het (grond)watersysteem op een hoogwaardig niveau is uitgewerkt. Ook zijn de ontwikkelde biotopen (groenzones) van dermate hoge kwaliteit dat het TAC Hoofdgroenstructuur zelf heeft verzocht deze zo uit te voeren en toe te voegen aan de groenstructuur. Het overstromingsrisico is niet afwijkend van andere plekken in de stad die door dijken worden beschermd.

Discussie

Vervolgens ontstaat de discussie over het grondwater dat langs de heipalen in de grond naar boven kan komen en o.a. verzilting kan veroorzaken. De GA geeft aan dat de bedrijven zelf de verantwoordelijkheid hebben om, door goed te bouwen, dit te voorkomen en dat dit door de GA in de gaten wordt gehouden. VPA wijst erop dat het een risico is, zeker wanneer bij opkomend water het Waterschap verantwoordelijk is voor wegpompen. Hieruit ontstaat de discussie over de zorgen die vanuit het Waterschap in een zienswijze op de partiële herziening zijn uitgesproken. Met betrekking tot de LMP als bufferzone uitte het Waterschap zorgen over de wegdrooglegging, maar voorziet evenals het VPA het risico ook bij de bouw van gebouwen. Zij vinden dat het lastig is decennia vooruit te kijken en te kunnen voorspellen dat de huidige modellen, ook voor hevige neerslag, veilig genoeg zijn.

Het VPA attendeert de GA erop dat het Waterschap AGV in een zienswijze begin dit jaar de GA heeft geadviseerd meer rekening met waterveiligheid en -kwaliteit te houden en af te zien van bebouwing in de LMP. De GA is zich ervan bewust dat het AGV de beleidslijn Water en Bodemsturend gebruikt in haar zienswijze, maar wijst erop dat op pagina 19 van de beleidslijn staat dat het advies niet bedoeld is voor plekken waar het bestemmingsplan al is vastgesteld vanwege de bredere maatschappelijke kosten en baten. Bovendien heeft de beleidslijn geen juridische grond. De GA heeft n.a.v. deze zienswijze met Waternet om tafel gezeten om met nieuwe berekeningen en modellen te reageren op de zorgen in de zienswijze. Volgens de GA zijn de modellen goedgekeurd. De GA komt uiteindelijk met een Nota van Beantwoording waarin op de aangegeven risico's wordt gereageerd. Hierop geeft het VPA aan dat er een verschil is tussen de juridische eisen en wat er in de praktijk nodig is en roept op dat de GA voor de nog onbebouwde grond van de LMP, ondanks het reeds opgestelde bestemmingsplan, alsnog een water en bodem sturende visie kan toepassen. Volgens de GA is er al rekening mee gehouden in het plan.

Op de vraag van het VPA of de BREEAM-certificatie ook de omstandigheden van de aangewezen locatie meeneemt, geeft de GA dat deze binnen de context van bedrijventerreinen worden beoordeeld en de keuze voor een locatie niet wordt meegenomen in de BREEAM-beoordeling. VPA adviseert de gemeente een holistische blik toe te passen i.p.v. enkel aan vereisten te voldoen.

Tenslotte is de vraag vanuit het VPA waarom er al gegraven en gebouwd wordt in de LMP als de herziening nog beoordeeld moet worden. Daarop antwoordt de GA dat elke handeling met betrekking tot het watersysteem apart door het Waterschap wordt beoordeeld, waardoor de GA voldoet aan alle eisen die aan haar gesteld worden. Het aanvullende onderzoek dat de GA heeft gedaan is bedoeld om de zorgen van het Waterschap weg te nemen en heeft geen invloed op het bestemmingsplan dat van kracht is.

VPA voegt hier nog toe dat er een verschil is tussen Waternet en het Waterschap en dat de gemeente deze twee soms door elkaar haalt. Tenslotte geeft VPA aan dat een BREEAM-certificaat voor een goed plan op een verkeerde locatie, het nog geen goed plan maakt. Hierbij gebruikt VPA de metafoor van een strontschip: "Hoe mooi verguld een strontschip ook mag zijn uitgevoerd, het blijft wel een strontschip."

RONDE 4

Verkeer

Voedselpark Amsterdam

De expert van **VPA** geeft aan dat er door de logistieke functie die de GA voor ogen heeft de infrastructuur rondom de LMP (A9 en wegen in Nieuw-West) onder druk komt te staan. Er is een slechte ontsluiting vanaf de A10, de A9, de A5 en de wegen naar de stad. Het verkeersonderzoek van de GA zou maar één kruispunt hebben meegenomen dus dit geeft niet de volledige keten aan logistieke bewegingen weer. Hoe het zit met geluidsoverlast, trillingen, luchtkwaliteit en leefbaarheid in omliggende gebieden, zou niet voldoende onderzocht zijn. Aangezien veel logistiek verkeer vanaf het noordwesten en zuiden van de stad aan komt rijden, twijfelt het VPA aan de locatie van het bedrijventerrein omdat het verkeer vaak om de stad heen zal moeten rijden. Voor stadslogistiek[5] is de ligging ongunstig aangezien de afstand naar het centrum zo'n 14-18 km bedraagt en zelfs de afstand tot West & Nieuw-West te lang is en voor veel overlast op lokale wegen zorgt. Ook schetst VPA dat duurzame stadslogistiek nog in de kinderschoenen staat en lastig te financieren is. VPA geeft aan dat het qua ruimtelijke ordening praktischer is om in bebouwde stroken te bouwen i.p.v. in het groen. Ook zijn er elders in de stad nog bedrijvenparken waar voldoende ruimte is, zoals het Ctpark, Foodcenter of CLIC.

Gemeente Amsterdam

De expert van de **GA** presenteert hoe de GA tot een verkeersmodel komt, hoe die bij bestemmingsplannen worden ingepast en hoe bij de LMP buiten de standaard modellering specifieke functies worden meegenomen. Het maken van een verkeersmodel gaat om eerst het in kaart brengen wat de vraag is vanuit bewoners en waar zij naartoe reizen. Vervolgens wordt gekeken naar wat voor wegen er aangeboden kunnen worden. Knelpunten ontstaan voornamelijk bij kruispunten. Voor het verkeersonderzoek is in de herziening de Boterbloem als onderwijsinstelling bestempeld aangezien dit soort boerderijen geen standaard binnen verkeersmodellen hebben. Stadslogistiek heeft ook deze standaard niet, maar het is wel bekend dat stadslogistiek meer ritten veroorzaakt dan andere bedrijvigheid. Omdat er geen standaard bestaat is er bij een ander stadslogistiek bedrijf gemeten hoeveel ritten dit bedrijf genereert. Deze gemeten ritgeneratie wordt als standaard gebruikt voor alle kavels waarbij stadslogistiek bekend is. Door ook alle kavels waarbij het bedrijf nog niet bekend is als stadslogistiek te modelleren wordt er worst-case gerekend.

[5] Stadslogistiek is het bundelen van de stad binnenkomende producten van verschillende leveranciers wat vervolgens met stadsvriendelijkere en schonere voertuigen de stad in gaat.

Discussie

In de discussie vraagt VPA naar de hoeveelheid vrachtwagens en bussen die er per dag zullen rijden. De GA geeft aan dat het onderzoek naar het aantal ritten binnen de herziening nog loopt, maar dat het meer ritten zullen zijn dan in het moederplan. Afhankelijk van deze ritten wordt ook de stikstofdepositie en uitstoot bepaald. VPA refereert naar een onderzoek van de HvA naar het oorspronkelijke bestemmingsplan, dat berekend heeft dat minimaal 600 vrachtwagens en 1100 bestelbussen per week naar de LMP zullen rijden.

De GA geeft aan dat volgens de modellen de kruising tussen Ookmeerweg en Etnastraat druk gaat worden. Er loopt nog een onderzoek bij de gemeente hoe deze druk zal worden opgevangen. De GA geeft daarbij ook aan dat zij nog niet exact kan weten hoeveel vraag er naar stadsbedienende functies gaat zijn en wat de effecten op de verkeerssituatie zullen zijn. De GA weet wel dat er meer ruimte nodig is voor stadslogistieke functies dan er momenteel beschikbaar is in de stad, maar weet nog niet waar deze functie zal moeten landen. Bovendien bestaat deze vorm van stadslogistiek momenteel nog weinig.

Op de vraag van VPA of de ligging van LMP logisch is voor stadslogistiek erkent de GA dat in principe de plek niet het meest logisch is. De GA geeft aan dat zij uiteindelijk ook niet veel kunnen sturen in het bepalen wat voor soort bedrijven er komt, maar dat er wel een groot deel voor lokale bevoorrading van de stad zal zijn. Toch is het lastig te weten voor de GA wat voor soorten logistiek er zullen komen.

VPA vraagt tenslotte of er een claim bij de gemeente ingediend kan worden vanwege de gezondheidsrisico's als gevolg van het verkeer. De GA beweert dat zij zich houden aan alle richtlijnen en zich houden aan de wet. De GA zegt dat VPA vrij staat om te onderzoeken hoe een claim kan worden ingediend.

VPA raadt de gemeente aan om burgers, en het VPA specifiek, te laten meedenken over oplossingen voor de vraag hoe stadslogistiek een plek kan krijgen in de LMP. De GA geeft aan zich aan de wet te houden en dat zij nog werkt aan een logistiek beleid - het gaat vooral om timing. VPA vindt dat de planvorming van de LMP daarom op de zaken vooruitloopt, omdat volgens VPA de gemeente tegelijkertijd werkt aan een visie op stadsdistributie/stadslogistiek en aan een bedrijventerrein in de Lutkemeer, waarbij er volgens hen geen zekerheid is dat het bedrijventerrein aansluit bij het beleid. Daarbij geeft de GA wel aan dat ze in het ontwikkelen van een handelswijze voor stadslogistiek onderzoeken hoe ze een sturende rol kunnen hebben bij het kiezen wat voor soorten stadslogistiek ze aantrekken.

Het VPA vraagt of er in het ambtelijk team verantwoordelijk voor het bedrijventerrein ook collega's zijn die zich bezighouden met leefbaarheid. De GA antwoordt hierop dat deze experts zelf niet in het projectteam zitten, maar dat zij wel advies inwinnen bij de experts die zich vanuit de gemeente bezighouden met leefbaarheid. De GA wijst VPA erop dat de GA ook gebieden zoals de Tuinen van West realiseert waar groen, sport, standslandbouw en recreatie landen.

RONDE 5

Economie

Gemeente Amsterdam

De expert van de **GA** geeft een economische verklaring voor waarom er een bedrijventerrein in de LMP moet komen. Amsterdam groeit in bevolking en werkgelegenheid, terwijl dat laatste sneller groeit dan verwacht. De ruimtelijke beleidsstukken van de laatste jaren hebben allemaal gemeen: we vangen de groei van de stad zoveel mogelijk binnen de stadsgrenzen op door te verdichten om het omliggende groen zo intact mogelijk te houden. Werkgebieden van het verleden, waar ook stadslogistieke functies in zitten, worden momenteel tot woon-werkgebieden getransformeerd. Sommige bedrijven die minder inpasbaar zijn in deze gebieden, zullen wel naar de randen van de stad toe moeten. Leegstand voor bedrijfspanden is in Amsterdam momenteel minimaal (2,7%), dus er moeten meer panden bij komen. De GA geeft aan dat de LMP daarin een cruciale rol speelt aangezien daar de helft van de nog beschikbare ruimte in Amsterdam voor bedrijventerreinen ligt. Het businesspark zou ook de MKB uit de transformatiegebieden opvangen. Ook is het belangrijk voor de zero-emissie stadsbevoorrading in de toekomst.

Voedselpark Amsterdam

Volgens de expert van **VPA** botsen de visies van VPA en GA vanwege een andere kijk op de economie: de oude economie die enkel gedreven is door geld en de nieuwe economie die uitgaat van brede welvaart en waarde voor gemeenschappen. VPA stelt de vraag: Ondanks dat de GA al in een gevorderd stadium is met de plannen, moeten die niet worden herzien? De GA zit nog te vast in de ‘oude’ economie terwijl het VPA toewerkt naar een nieuwe economie. Ook vraagt VPA zich af waar een nieuwe economie wel zou kunnen slagen als dat niet in Amsterdam kan. LMP is waar de belangen van de oude- en nieuwe economie botsen. VPA benoemt dat een belemmering in het toewerken naar een nieuwe economie, budgettaire tekorten bij de gemeente zijn. Het gevolg hiervan is dat de gemeente haar grond ziet als een verdienmodel en dat groei nodig is voor de financiële zekerheid van de gemeente. Daarom wordt groen omgezet in bouwgrond. VPA denkt na over meervoudige waardecreatie waarbij de dragers van kosten en baten opnieuw worden onderzocht. VPA maakt de vergelijking met Amelisweerd in Utrecht waar na lang gesteggel uiteindelijk een oplossing tussen actiegroepen en de gemeente is gekomen. VPA hoopt alsnog het gesprek te kunnen voeren of de LMP de juiste locatie voor deze plannen is en of het huisvesten van deze bedrijven ten koste van het huidige potentieel van de LMP moet gaan.

Discussie
VPA vraagt hoe de gemeente ervoor zorgt dat MKB ook daadwerkelijk een plek zal krijgen op het bedrijventerrein. De GA geeft aan dat zij bedrijven kan verleiden, niet dwingen. Bij LMP worden MKB-bedrijven verleid zich daar te vestigen. Daarnaast stelt het VPA de vraag of de distributiecentra daadwerkelijk bijdragen aan een gewenste groei van werkgelegenheid en de gewenste soort bedrijvigheid gezien het soort werk dat daar verricht wordt. De GA geeft aan dat binnen het arbeidsmarktbeleid wordt gekeken naar dit risico van laagwaardige banen binnen de logistiek.

In de presentatie van VPA staan enkele vragen, gericht aan de GA, of er een maatschappelijke kosten- en batenanalyse is geweest en of hittestress of potentiële criminaliteit meegenomen zijn in de toekomstplannen. De GA zal kijken of hier niet al op is gereageerd en zal anders in het antwoord op de zienswijze van het VPA hier alsnog op reageren.

De GA geeft aan dat zij niet alleen inkomsten genereert bij nieuwe gebiedsontwikkeling, maar ook door erfpacht. De GA legt uit dat als er een plus aan inkomsten is, dit naar het Vereveningsfonds van de GA gaat en besteed wordt aan projecten elders in de stad.[6]

VPA brengt het punt op dat het stilleggen van de plannen en het behoud van de LMP volgens de GA rond de 98 miljoen zou kosten. VPA betwijfelt deze getallen en vindt dat er gaten te schieten zijn in de 98 miljoen. Zo zou er 20-30 miljoen winst voor de gemeente in dit bedrag zitten. De directe kosten voor de bouw van het terrein en openbare ruimte zou maar een klein onderdeel zijn van deze 98 miljoen. VPA spreekt hiermee direct de gemeenteraad aan om de totstandkoming van dit bedrag in twijfel te trekken. De GA reageert: de stekker uit het project trekken, dat wil het bestuur en de gemeenteraad niet. De GA benoemt dat de berekening van 98 miljoen wel op de ‘achterkant van een sigarendoosje’ gemaakt is. De GA heeft een deel van de bedrijven omgevingsvergunningen verleend en als deze worden opgeheven kan de GA wel schadeclaims verwachten. Ook heeft de GA het GEM opgericht voor de LMP en als de GA ermee zou stoppen, zitten daar wel financiële consequenties aan vast. Het VPA reageert hierop dat m.b.t. de vergunningen de GA een inspanningsovereenkomst aangaat met bedrijven dus wanneer andere plannen meer opportuun blijken, dit niet meteen een contractbreuk zou hoeven zijn.

Het VPA geeft aan dat het menselijk kapitaal niet wordt meegenomen in de gemeentelijke plannen. VPA weet mensen te betrekken en gebruikt hun kennis om na te denken over toekomstige uitdagingen. De GA benadrukt nogmaals, zij geven ruimte aan de Boterbloem om stadslandbouw en een bedrijventerrein samen ruimte te geven. VPA vraagt waarom er ook niet regionaal onderzocht wordt of elders een bedrijventerrein zou passen. De GA zegt dat binnen vijf jaar ook in de MRA de ruimte er niet meer is. De regio kan de schaarste van Amsterdam niet op zich nemen.

[6] Latere verduidelijking GA: Bij de eerste gronduitgifte voor 50 jaar genereert de GA inkomsten door gebiedsontwikkeling en ook door erfpacht voor de tijdvakken daarna. Ook gaan na de eerste 50 jaar erfpachtinkomsten via het erfpachtbedrijf naar publieke middelen.

VPA stelt de vraag of er zowel in fase 1 en 2 van het plan nog optimaler de ruimte benut kan worden, bijvoorbeeld door wonen en werken te stapelen zoals het voornemen waarop elders in de stad wordt ingezet, en dat zo verdere bebouwing in de LMP bespaard kan worden. De GA geeft aan dat vanwege het soort bedrijvigheid dat niet goed samengaat met wonen, het geen woon-werk gebied wordt. De GA wijst erop dat plannen er al langer liggen en de markt het initiatief heeft. In de realiteit kan de GA niet alles sturen en zullen niet alle bedrijfspanden daar gestapeld kunnen worden.

Tenslotte vraagt VPA: hoe zeker weten we of er uiteindelijk toch niet een afrit vanaf de A5 moet komen en de GA meer geld kwijt is? De GA gaat ervan uit dat de behoefte er niet zal zijn, er geen concrete plannen zijn, maar dat de ruimtelijke reservering er nog steeds is.

RONDE 6

Stadslandbouw

Voedselpark Amsterdam

De expert van **VPA** betreurt dat voedsel niet een prominente rol heeft gespeeld in de plannen. Voedsel, en de betrokkenheid van bewoners daarbij, heeft een grotere rol gekregen in duurzame steden. Stadslandbouw zorgt zowel voor voedselproductie als werk. Stadslandbouw zou een grotere rol moeten spelen in de stad, omdat het lokaal voedsel beschikbaar maakt, maar ook omdat het gezondheid en werkgelegenheid voor bewoners bevordert. VPA stelt dat we allemaal weten dat dit belangrijk is, maar we ons uiteindelijk de vraag moeten stellen of we voor een neoliberaal beleid of voor een echt duurzaam beleid gaan.

Gemeente Amsterdam

De expert van de **GA** geeft aan dat Amsterdam een voedselstrategie heeft sinds 2019 om toe te werken naar een voedselsysteem dat gezond, eerlijk en duurzaam is. In de uitvoeringsagenda van de voedselstrategie zijn zes actielijnen opgenomen waarin stadslandbouw en korte ketens als actielijnen ook belangrijk zijn. De verandering van het voedselsysteem betekent: we eten meer plantaardig, bewoners hebben meer eigenaarschap over het voedselsysteem, de GA creëert een gezonde voedselomgeving, minder voedselverspilling en eerlijk/betaalbaar eten voor iedereen. Stadslandbouw kan hieraan bijdragen. De GA zorgt er dan ook voor dat de bekendheid en het gebruik van stadslandbouw vergroot wordt en dat er ruimte in de stad voor wordt gemaakt. De LMP is een bijzonder geval omdat stadslandbouw samenkomt met een bedrijventerrein.

Discussie

De GA en VPA concluderen dat het Voedselpark past binnen de voedselstrategie. De GA vraagt waarom het VPA zich niet voor de tenders van stadslandbouw in de Tuinen van West heeft ingeschreven. Het VPA memoreert het unieke belang van de vruchtbare zeeklei in de LMP en wil het gebruik hiervan voor stadslandbouw garanderen. Daarnaast geeft VPA aan dat bij de ene tender de aangeboden kavels veel te klein waren voor de plannen van VPA en dat de andere de kavel, vanwege de aanwezige grote kas, evenmin geschikt was voor het soort stadslandbouw van het VPA. Ook geeft VPA aan dat als zij zich voor de tenders hadden ingeschreven, hun onderhandelingspositie voor het behoud van de LMP verloren had kunnen gaan. Als laatst benoemt VPA nog dat hun leden al het werk vrijwillig doen en niet makkelijk vrij kunnen krijgen voor een bijeenkomst zoals vandaag, terwijl voor ambtenaren zo'n bijeenkomst onderdeel van hun werk is.

Als reactie hierop geeft de GA aan dat de voedselstrategie meer inhoudt dan alleen stadslandbouw. Ook geeft de GA aan de hoeveelheid grond voor groen en stadslandbouw, zoals bij de Tuinen van West, niet minimaal te vinden. De GA zegt dat de tenders in de Tuinen van West niet tijdelijk maar op de lange termijn zijn en roept het VPA op bij de volgende tender wel mee te doen.

Het VPA geeft aan dat het aaibare, kleinschalige beeld van stadslandbouw plaats moet maken voor het beeld dat stadslandbouw een vitale rol in de stad kan spelen. De LMP zou de enige plek zijn binnen de gemeentegrenzen waar dit op grootschalig niveau en met deze bodemkwaliteit gerealiseerd kan worden. Bovendien vindt het VPA dat de indirecte effecten van stadslandbouw, zoals het vergrootte bewustzijn van voedsel zodra men hier zelf mee aan de slag gaat, ook meegenomen moeten worden in de afwegingen.

Het VPA uit dat burgerinitiatieven zich te veel moeten schikken naar de beleidskeuzes van de gemeente, in plaats van daadwerkelijk eigenaarschap te krijgen. VPA geeft al aan dat er veel behoefte is vanuit ziekenhuizen of bedrijven om gezond voedsel op te nemen of te werken in een voedselpark omwille van gezondheid. Bovendien zou het VPA een unieke kans zijn om de gemeentelijke beleidswens, om van 5 naar 25 procent regionaal en duurzaam geproduceerd voedsel te gaan, te helpen realiseren.

VPA stelt dat stadslandbouw in Amsterdam afneemt. De GA zegt dat de hoeveelheid stadslandbouwinitiatieven niet afneemt. Op sommige plekken staat de stadslandbouw onder druk vanwege verdichting maar er komen ook nieuwe initiatieven bij.

Afrondende woorden

VPA ziet het gesprek als een goed begin voor een betere samenwerking tussen de twee partijen in de toekomst. GA geeft aan het gesprek als prettig en zinvol te hebben ervaren en nodigt VPA vooral uit om mee te doen met de aanstaande tender voor stadslandbouw in de LMP.

VPA stelt nog wel: de olifant in de kamer blijft de wijze waarop er met grond omgegaan wordt. VPA gaat ook over menselijk kapitaal. De Lutkemeerpolder slaat volgens VPA aan bij burgers en bedrijven en we kunnen deze plek samen ontwikkelen. VPA deelt aan het einde mee dat ondanks het constructieve gesprek VPA betreurt dat de bijeenkomst achter gesloten deuren moest plaatsvinden. Zij zijn kritisch op het proces omdat er nu alleen vrijwilligers bij kunnen zijn die zich deze aanwezigheid kunnen veroorloven. Ook roept het VPA de GA op, zodra er meer informatie beschikbaar is, dit op een laagdrempelige manier te communiceren naar bewoners. De GA benoemt de mogelijkheid een publieksversie te maken van de Nota van Beantwoording die eraan komt in mei.

BIJLAGE I

Tabel verdeling grond en functies LMP

verdeling grond functies Lutkemeerpolder	hectare	%
Bedrijven Park Adam Osdorp 1 inclusief infra	26	12 %
Bedrijven Park Adam Osdorp 2 inclusief waterpark en infra	39	18 %
Boterbloem	3	1 %
kavels voor stadslandbouw prijsvraag	12	5 %
landbouw ten noorden van Westgaarde	10	5 %
natuurzone aansluitend op groene as	58	26 %
bestaande lintbebouwing/volkstuin hoveniers etc	10	5 %
Westgaarde	32	15 %
infra, dijken sloten etc	30	14 %
Totaal	**220**	**100** %

BIJLAGE II

Kaart

Gemeente Amsterdam



BIJLAGE III

Foto



Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15170
Extern Zaak ID	2221138
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	11.e
Titel	Energie/Ruimte: Brief aan Amsterdam over windpark Noorder IJ-plas (C-agenda Ruimte 27-05-2024 en Leefomgeving 30-05-2024)
Organisatieonderdeel	AD/KAB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

Het college van Amsterdam heeft PS en GS een brief gestuurd inzake windpark Noorder IJ-plas. GS reageren schriftelijk op de drie ingebrachte punten.

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.E. van der Linden

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144875

lindenr@noord-holland.nl

Verzenddatum

1 - MEI 2024

Kenmerk

2221138/2241894

Uw kenmerk

Betreft: Windpark Noorder IJ-plas

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Beantwoording Amsterdam windpark Noorder IJ-plas

Inleiding

Met bijgaande brief brengen wij u op de hoogte van ons antwoord op de brief van het college van de gemeente Amsterdam. Deze brief, die Amsterdam ook u heeft toegezonden, is een reactie op de 3 punten die Amsterdam aanhaalt.

Hopende u hiermee voldoende van informatie te hebben voorzien,

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

1 bijlage(n)

Brief aan het college van Amsterdam

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 Amsterdam
Postbus 202
1000 AE AMSTERDAM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

R.E. van der Linden

BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144875

lindenr@noord-holland.nl

Verzenddatum

26 APR 2024

Kenmerk

2221138/2233643

Uw kenmerk

Betreft: Vervolgstappen windpark Noorder IJ-plas

Geacht college,

Naar aanleiding van de besluitvorming van Provincie Staten omtrent het windpark Noorder IJ-Plas heeft u ons op 27 november 2023 een brief gestuurd en hebben er op 5 februari 2024 respectievelijk 6 maart 2024 bestuurlijke overleggen met de gedeputeerden Rommel en Kocken plaatsgevonden waarin het meningsverschil is besproken. Op 7 maart jongstleden heeft u een brief gestuurd getiteld "Vervolgstappen windpark Noorder IJ-plas" waarbij u de door u besproken punten met mevrouw Rommel onder onze aandacht brengt.

In het algemeen wordt onze bestuurlijke verhouding gekenmerkt door een goede samenwerking, en wij hechten daar zeer aan. Op dit dossier moeten we evenwel vaststellen dat we verschillen van mening. Op de door u aangedragen punten zijn onze antwoorden dan ook ongewijzigd.

1. U ziet aanleiding tot het overdragen van onze bevoegdheid om de onderhavige ontwikkeling ruimtelijk mogelijk te maken. De bevoegdheid is bij wet aan ons gegeven en wij zien anders dan u geen aanleiding om deze bevoegdheid aan u over te dragen.
2. Wij slaan uw aanbod af om gezamenlijk advies in te winnen bij de landsadvocaat inzake de juridische houdbaarheid van een eventuele weigering van de omgevingsvergunning.
3. Wij nemen kennis van uw voornemen om de schade te onderzoeken en de verhaalsmogelijkheden te inventariseren.

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

Uiteraard staat ons college open voor een nader gesprek of toelichting op deze brief, mocht daaraan nog behoefte bestaan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

M.J.H. van Kuijk
provinciesecretaris

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Kopie aan: Provinciale Staten

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15140
Extern Zaak ID	2231907
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	11.f
Titel	Energie/Ruimte: Beantwoording mondelinge vragen JA21 over het tegenhouden van windturbines aan de Noorder IJ-plas (C-agenda Leefomgeving 30-05-2024 en C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	AD/KAB

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

GS hebben de mondelinge vragen van JA21, inzake de mogelijkheden tot het geven van een "advies met instemming" door PS bij vergunningverlening van Amsterdam voor windturbines aan de Noorder IJ-plas, schriftelijk beantwoord.

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.E. van der Linden
BEL/IOT

Telefoonnummer +31235144875
lindenr@noord-holland.nl

Verzenddatum

24 APR. 2024

Kenmerk
2231907/2231924

Uw kenmerk

Betreft: Toezegging 2696, beantwoording Provinciale Staten vragen inzake mogelijkheden plaatsing van windturbines tegen te houden

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
Vragen van statenlid Van den Berg (JA21) inzake mogelijkheden van Provinciale Staten om plaatsing van windturbines waar gemeenten het bevoegde gezag zijn, tegen te houden.

Inleiding

In uw vergadering van 4 maart jongstleden heeft de heer Van den Berg namens de fractie van JA21 vragen gesteld betreffende een vergunningaanvraag aan de gemeente Amsterdam voor het plaatsen van een windturbine aan de Noorder IJ-plas in Amsterdam. Het betreft hier een specifiek project voor één windturbine op een locatie waar Provinciale Staten, bij een eerdere vergunningaanvraag voor 3 windturbines, hebben besloten geen verklaring van geen bedenkingen af te geven.

In het eerdere geval waren Gedeputeerde Staten het bevoegde gezag voor de vergunningsbehandeling. Dit omdat het totaal opgestelde vermogen van de windturbines meer dan 5 megawatt (MW) bedroeg. De rol die Provinciale Staten hierin hebben is het toetsen of er sprake is van goede ruimtelijke ordening.

Amsterdam Wind heeft begin dit jaar een aanvraag ingediend bij de gemeente Amsterdam voor het plaatsen van één windturbine. Omdat het een windturbineproject betreft minder dan 5 MW is de gemeente Amsterdam bevoegd gezag voor deze aanvraag. Het college van

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354

Amsterdam hebben het behandelen van deze aanvraag gemandateerd aan het bestuur van de deelgemeente Amsterdam-Noord.

Provincie bevoegd gezag

Als de provincie wettelijk is aangewezen als het bestuurlijk lichaam dat de omgevingsvergunningaanvraag moet behandelen zijn Gedeputeerde Staten het aangewezen bestuursorgaan om daar uitvoering aan te geven. Als een aanvraag niet kan worden afgedaan met een reguliere procedure moet een zogenaamde uitgebreide procedure worden gevolgd. Dat betekent dat Gedeputeerde Staten alle belangen moeten afwegen en het ontwerpbesluit ter inzage moeten leggen zodat een ieder een zienswijze kan indienen voordat het definitieve besluit wordt genomen.

De rol van Provinciale Staten is om te kijken of een verklaring van geen bedenkingen moet worden geweigerd in het belang van goede ruimtelijke ordening. Andere belangen dan goede ruimtelijke ordening mogen niet worden meegenomen in de weigering van het afgeven van een verklaring van geen bedenkingen. Het afgeven van een verklaring van geen bedenkingen is een voorwaarde voor Gedeputeerde Staten om een omgevingsvergunning af te kunnen geven. Ook het ontwerpbesluit van de verklaring van geen bedenkingen moet ter inzage worden gelegd zodat een ieder daar een zienswijze op kan indienen.

Provinciale Staten nemen een definitief besluit over de verklaring van geen bedenkingen op basis van het ontwerp besluit, de ingediende zienswijze en eventueel aanvullende beschikbare informatie. Gedeputeerde Staten nemen het definitieve besluit over de omgevingsvergunning ook op basis van het ontwerpbesluit, de ingediende zienswijzen en eventuele aanvullende informatie. Echter, moeten Gedeputeerde Staten de aanvraag weigeren als Provinciale Staten hebben besloten geen verklaring van geen bedenkingen af te geven.

Gemeente bevoegd gezag

Als een college van burgemeester en wethouders het bevoegde gezag is voor de vergunningverlening of ruimtelijke procedures in het fysieke domein, dan is wettelijk de rol van de provincie beperkt tot het toetsen aan het provinciaal belang. Provinciale Staten stellen door middel van een ruimtelijke verordening (Omgevingsverordening) vast welke provinciale belangen moeten worden beschermd en met welk beschermingsregime, inclusief afwijkingsmogelijkheden. Gedeputeerde Staten voeren deze verordening uit.

Analoog aan de eerdergenoemde procedure als de provincie het bevoegd gezag is is het aan de volksvertegenwoordiging van een gemeente, de gemeenteraad, om de verklaring van geen bedenkingen af te geven, tenzij hij dit moet weigeren in het belang van een goede ruimtelijke ordening. De rol van de provincie nu is uitsluitend om de provinciale belangen te beschermen. Provinciale Staten hebben daarom regels vastgesteld in de Omgevingsverordening waar gemeenten zich aan moeten houden bij vaststelling van omgevingsplannen en het afgeven van omgevingsvergunningen zodat deze provinciale belangen niet worden geschaad.

Gedeputeerde Staten zijn bevoegd tot het indienen van een zienswijze als de ontwerpvergunning van burgemeester en wethouders in strijd zijn met de omgevingsverordening en daardoor provinciale belangen worden geschaad. Als een gemeente deze zienswijze niet overneemt kunnen Gedeputeerde Staten in beroep gaan tegen het besluit of een reactieve aanwijzing geven en de vergunning geheel of gedeeltelijk niet in werking laten gaan op die onderdelen waar het het provinciale belang schaadt.

Beantwoording vragen

1. Klopt het dat Provinciale Staten kunnen besluiten om Gedeputeerde Staten een 'aanwijzing' te laten uitvoeren?

In deze casus waarin voor een windturbine aan de Noorder IJ-plas een omgevingsvergunning is aangevraagd is de gemeente het bevoegde gezag. De rol van de provincie is dat Gedeputeerde Staten kijken of de aanvraag mogelijk provinciale belangen schaadt en in strijd is met de omgevingsverordening die door Provinciale Staten zijn vastgesteld. Vooralsnog zien wij geen aanleiding om van deze instrumenten gebruik te maken. Provinciale Staten kunnen hier verder geen rol in spelen.

2. Wilt u Provinciale Staten voorzien van een brief waarin het hele proces staat beschreven, met inbegrip van de te doorlopen stappen bij de gemeente Amsterdam? Denk aan de aanvraag voor een omgevingsvergunning, het wijzigen van het bestemmingsplan en te nemen besluiten door omgevingsdienst(en), het college van B&W en de gemeenteraad.

Bij de indiening van de oorspronkelijke vergunningaanvraag was de Omgevingswet nog niet in werking getreden. De vergunningaanvraag

moet volgens het oude regime van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden afgehandeld. Volgens het Besluit omgevingsrecht (Bor) stelt ieder college zelf beleid vast hoe de gemeente uitvoering geeft aan vergunningverlening-, toezicht- en handhavingstaken. Wij zullen ons in de beantwoording beperken tot die stappen die wettelijk verplicht zijn en activiteiten waar de provincie een taak in heeft of invloed op kan uitoefenen.

Hoewel het begrip "provinciaal belang" niet altijd duidelijk is af te bakenen hebben Provinciale Staten de regionale energiestrategie vastgesteld waarin, mede in het provinciaal belang, de zoekgebieden voor windenergie zijn opgenomen. Aansluitend daarop zijn de provinciale belangen in relatie tot windturbines expliciet meegenomen en meegewogen bij de vaststelling van de omgevingsverordening.

Het plaatsen van windturbines op deze locatie past niet in het bestemmingsplan. Om dit toch mogelijk te maken moet de vergunningaanvraag worden aangemerkt als een verzoek om af te wijken van het bestemmingsplan. Binnen de algemene rijksregels of de regels van het bestemmingsplan is het niet mogelijk om af te wijken van het bestemmingsplan. Daarom moet een zogenaamde uitgebreide procedure worden gevolgd en is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing op deze aanvraag. De volgende stappen worden doorlopen:

1. In het kader van de toets aan (milieu)wetgeving moeten onder andere, de volgende aspecten onderzocht te worden: verkeer (waarbij ook weer advies aan Rijkswaterstaat moet worden gevraagd vanwege de verkeersveiligheid), geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, slagschaduw, water, natuur en cultuurhistorie.
2. In het kader van het wettelijk vooroverleg (artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening) moet ook met de provincie Noord-Holland overlegd worden over deze aanvraag als de belangen van de provincie in het geding zijn.
3. Indien het college van B&W de aanvraag in overeenstemming acht met een goede ruimtelijke ordening kan de omgevingsvergunning verleend worden. Eerst moet dan het ontwerpbesluit ter inzage worden gelegd evenals de ontwerpverklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad. Gedurende 6 weken kan door eenieder een zienswijze worden ingediend. Gedeputeerde Staten kunnen een zienswijze indienen als het ontwerpbesluit een provinciaal belang schaadt.

4. Op basis van het ontwerpbesluit en de ingediende zienswijzen volgt het definitieve besluit. Op gronden van de zienswijzen die niet zijn meegenomen in het definitieve besluit staat beroep en hoger beroep tegen het besluit open.
5. Als Gedeputeerde Staten een zienswijze hebben ingediend en deze is niet overgenomen krijgen Gedeputeerde Staten 6 weken de gelegenheid voor het geven van een reactieve aanwijzing voordat de gemeente het definitieve besluit mag publiceren. Met een reactieve aanwijzing kunnen Gedeputeerde Staten besluiten (gedeeltelijk) niet in werking laten treden.
6. De gemeente kan tegen een reactieve aanwijzing in beroep gaan. In het beroep zal de rechter onder meer toetsen of het inderdaad een provinciaal belang betreft en hoe dit in de Omgevingsverordening is beschreven en beschermd.

3. Wilt u Provinciale Staten voorzien van een brief waarin alle (juridische) mogelijkheden staan beschreven om de bouw van de genoemde windturbine te blokkeren, dan wel de plannen te wijzigingen in het kader van het te dienen provinciaal belang?

Zie de beantwoording onder vraag 1 en 2.

Wij hebben toegezegd deze vragen schriftelijk te zullen beantwoorden.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk



Aan: Provincie Noord-Holland
Gedeputeerde Staten
Provinciale Staten
post@noord-holland.nl
statengriffie@noord-holland.nl

Van: Adem Vrij aan het IJ
Bewonersinitiatief Tuindorp Oostzaan en NDSM
Amsterdam Noord
[redacted]

c.c.:
Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied
Gemeente Amsterdam
Wethouders Van Dantzig (RO), Scholtes (OD), Van der Horst (Luchtkwaliteit)
Raadsleden: Commissies RO en MOW
Stadsdeel Amsterdam Noord
Stadsdeelbestuur
Stadsdeelcommissie
GGD Amsterdam (Leefomgeving)

Amsterdam, 6 mei 2024

Betreft: Verhuizing ICL Fertilizers, schone lucht voor Amsterdam Noord

Geachte Gedeputeerden, geachte leden van de Provinciale Staten,

Met ons bewonersinitiatief Adem Vrij aan het IJ zetten wij ons in voor een schone en gezonde leefomgeving in Tuindorp Oostzaan en NDSM in Amsterdam Noord. Graag willen wij onze zorgen overbrengen en u oproepen tot spoedige en concrete actie over het volgende.

Zoals u weet heeft de gemeente Amsterdam de afgelopen jaren veel werk gestoken in het faciliteren van kunstmestfabriek ICL Fertilizers (voorheen Amfert), om te zorgen dat de fabriek aan de Fosfaatweg in Westpoort zou sluiten, en in plaats daarvan een nieuwe productielocatie op het terrein van de HES Bulk Terminal of elders te realiseren. Eind 2023 heeft ICL te kennen gegeven dat zij deze verhuizing “economisch niet langer opportuun” achten en dat deze wat hen betreft dus niet kan doorgaan. Dat is een klap in het gezicht van de Noorderlingen. Velen zitten al decennialang in de stank van ICL, Bunge, ontgassing van zeeschepen, en andere industrie uit het havengebied. Door de dominante zuidwestelijke windrichting waait het onze woonwijken in, van het laaggelegen Tuindorp Oostzaan tot aan de hoogste verdiepingen op NDSM. Dit leidt onder meer tot geïrriteerde luchtwegen en ogen, en stress vanwege de stank. Over de mogelijke gezondheidseffecten van stapeling, ook wel cumulatie, van verschillende bronnen van luchtvervuiling, is nog veel te weinig kennis.

Bewoners in Tuindorp Oostzaan en in de nieuwbouw op het NDSM zagen kortom reikhalzend uit naar de sluiting van de oude fabriek aan de Fosfaatweg. Juist het laatste jaar lijkt deze stankoverlast bovendien alleen maar toe te nemen. We dreigen nu tot 2040 in de rook van ICL te blijven zitten.

Dat de sluiting van deze oude fabriek nu van de baan lijkt te zijn maakt onze zorgen in een klap weer zeer urgent. Mensen worden ‘s nachts wakker van deze stank. Wie een frisse neus wil halen komt bedrogen uit, je loopt door een ‘dikke lucht’, met een niet te harden ‘geur’. Op NDSM wordt zelfs alweer verhuisd vanwege de ‘geuroverlast’.
Dat ICL zonder nader overleg met de Provincie eind 2023 nog snel een aparte aanvraag voor een revisievergunning heeft ingediend, waarvan de inhoud ons onbekend is, terwijl de Omgevingsdienst ook al bezig was met een nieuwe vergunning voor de kunstmestfabriek, geeft ons weinig vertrouwen in het proces dat ICL voor ogen heeft.

Wij verzoeken u daarom met klem om samen met het College van B&W van Amsterdam, te zorgen voor het volgende:

1. Kijk serieus of de verhuizing van ICL vlotgetrokken kan worden. Gezien de grote belangen, ook voor de bouw van nieuwe woningen, bevreemdt het ons dat dit met een briefje van ICL blijkbaar is afgedaan.
2. Kom zo snel mogelijk met een concreet actieplan waardoor de stank en luchtvervuiling van ICL en de sojafabriek van Bunge in omliggende woonwijken eindelijk wordt gestopt. Zo’n plan moet gericht zijn op het bieden van een spoedige en duurzame oplossing voor omwonenden, waarvan velen al decennialang in de stank zitten.
3. Kijk kritisch naar recente jubelverhalen van ICL over nieuwe technieken met fabelachtige stankreducties: in hoeverre zijn deze goed onderbouwd zodat ze in de praktijk van alledag ook gerealiseerd kunnen worden?
4. Zorg dat de stank en luchtvervuiling in onze woonwijken niet alleen berekend, maar ook *in de wijken* goed gemeten wordt, zodat duidelijk wordt hoe gezond of ongezond de lucht is die bewoners hier inademen.
5. Bij het vernieuwen van vergunningen zou het voorzorgsprincipe bepalend moeten zijn bij de beoordeling van welke mate van stank en luchtvervuiling als acceptabel wordt beschouwd.
6. Zorg dat de Provincie ook als spreker wordt opgenomen in het programma van de bewonersbijeenkomst die ICL en de Omgevingsdienst in juni organiseren, zodat u ter plekke bereikbaar bent voor de inwoners.
7. Betrek bij uw acties ook een langetermijnvisie op industrie in stedelijk gebied: wilt u chemische industrie vlakbij woonwijken nog wel faciliteren? Hoort de productie van kunstmest, met geïmporteerde en eindige grondstoffen, met eindproducten die geëxporteerd worden, tot een economische activiteit waar de stad echt baat bij heeft?

Wij vertrouwen erop dat u onze verzoeken ter harte neemt en zien uit naar uw spoedige reactie.

Vriendelijke groet,
namens bewonersinitiatief Adem Vrij aan het IJ

[redacted]

Voor schone en gezonde lucht in Tuindorp Oostzaan & NDSM
Amsterdam Noord

[redacted]

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15238
Extern Zaak ID	2235214
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	12.a
Titel	Wonen: SOK Convenant Toekomstbestendig Bouwen 2024 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

In 2022 heeft de provincie Noord-Holland het convenant Toekomstbestendig Bouwen ondertekend. In het convenant wordt de ambitie uitgesproken om de samenwerking verder te versterken. Daarom zijn de vier provincies (provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Holland (penvoerder), provincie Flevoland en provincie Utrecht) een samenwerkingsovereenkomst aangegaan. Hierin nemen ze de rol van aanjager op zich voor een jaar. Die slagkracht is noodzakelijk, wil de implementatie van het Convenant en de realisatie van de woondeals geen vertraging oplopen. In dit jaar wordt verkend wat de beste manier is om het convenant in te richten.

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten
Uw contactpersoon
S.H. van den Berg
BEL/RO

Telefoonnummer +31235145683
stan.van.den.berg@noord-holland.nl

Verzenddatum
17 APR. 2024

Kenmerk
2235214 / 2235915

Uw kenmerk

Betreft: Samenwerkingsovereenkomst CTB 2024

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
GS-besluit Samenwerkingsovereenkomst CTB 2024

Inleiding

Wij hebben u op 22 juni 2022 per brief, met kenmerk 1849739/ 1850677 geïnformeerd over het aangaan van het convenant Toekomstbestendige Woningbouw Metropoolregio Amsterdam (MRA). De titel van dit convenant is zoals aangekondigd, inmiddels gewijzigd in het convenant Toekomstbestendig Bouwen en is door meer dan 120 partijen ondertekend. Uitgebreide informatie over dit convenant is te vinden op de website https://toekomstbestendigbouwen.nl.

In het convenant wordt de ambitie uitgesproken om het platform verder te versterken en door te ontwikkelen. Om deze ambitie te kunnen waarmaken hebben provincie Noord-Holland, provincie Utrecht, provincie Zuid-Holland en provincie Flevoland het initiatief genomen om samen te werken. En de tijdelijke rol van aanjager van het convenant op zich te nemen. De samenwerking als tijdelijke aanjager zorgt voor de nodige slagkracht als gesprekspartner van het ministerie. Die slagkracht is noodzakelijk om de implementatie van het convenant en de realisatie van de woondeals geen vertraging te laten oplopen. Als basis voor de samenwerking is bijgevoegde samenwerkings-overeenkomst aangegaan.

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 aanjaagrol wordt beperkt tot een jaar. In dit jaar wordt verkend wat de beste manier is om een bestendige en langdurige inrichting van een door een zo breed mogelijke coalitie gedragen convenant vorm te geven. Hiervoor kan eventueel een onafhankelijke projectorganisatie opgericht worden. De verdere uitwerking wordt nog nader bepaald.

Besluit

Ons college heeft op 16 april 2024 besloten:

1. De Samenwerkingsovereenkomst Toekomstbestendig bouwen aan te gaan met de provincies Flevoland, Zuid-Holland en Utrecht waarbij de provincie Noord-Holland als penvoerder namens de overige provincies fungeert;

2. De portefeuillehouder Wonen mandaat, volmacht en machtiging te verlenen om indien noodzakelijk namens het college de Samenwerkingsovereenkomst te verlengen na 31 december 2024 tot een nader te bepalen datum;

3. Een machtiging te verlenen aan de portefeuillehouder Wonen, om de Samenwerkingsovereenkomst namens de provincie Noord-Holland te ondertekenen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

M.J.H. van Kuijk

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

Provincie Noord-Holland

Commissie Ruimte

Dossiernummer	15338
Extern Zaak ID	2064532
Vertrouwelijk	Nee
Vergaderdatum	27 mei 2024
Agendapunt	12.b
Titel	Wonen: Wijziging Uitvoeringsregeling flexibele schil woningbouw 2023 (C-agenda Ruimte 27-05-2024)
Organisatieonderdeel	BEL/RSO

Geagendeerd	Vergaderdatum
Commissie Ruimte	**27 mei 2024**

Toelichting

Op 6 december 2023 is de Uitvoeringsregeling Versnelling Woningbouw gebiedsontwikkelingsteams 2023 vastgesteld. De regeling loopt van 7 december 2023 tot 1 oktober 2024. Om deze regeling zo efficiënt mogelijk in te zetten is deze na enkele maanden geëvalueerd. Met name de betaalbaarheidseis was strenger dan de Woondeal en het coalitieakkoord beoogde, met als gevolg dat een aantal belangrijke projecten geen gebruik konden maken van de flexibele schil. De Uitvoeringsregeling is daarom geactualiseerd zodat deze beter aansluit bij de afspraken uit de Woondeal. Daarnaast wordt ook het subsidieplafond opgehoogd naar € 11.463.913,-

Provincie Noord-Holland

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

P. van Son

BEL/RO

Telefoonnummer +31658990282
patrick.van.son@noord-holland.nl

Verzenddatum

- 8 MEI 2024

Kenmerk

2064532/ 2243954

Uw kenmerk

Betreft: Wijziging UVR flexibele schil gebiedsontwikkelingsteams 2023

Geachte leden,

Graag informeren wij u over het volgende onderwerp:
GS-besluit Wijziging UVR flexibele schil gebiedsontwikkelingsteams 2023

Inleiding

Door personeelstekort bij gemeenten loopt de uitvoering van woningbouwplannen regelmatig vertraging op. Om die reden hebben wij eind 2023 een Uitvoeringsregeling flexibele schil gebiedsontwikkelingsteams vastgesteld. Deze regeling is voor de inhuur van extra personeel voor woningbouwprojecten vanaf 250 woningen. Via de regeling wordt 50% van de kosten van gemeenten gedekt.

De regeling loopt in 2023 en 2024 en heeft een subsidieplafond van € 7.000.000,-. Dit bedrag bestaat deels uit middelen van het ministerie van Binnenlandse Zaken en deels uit provinciale gelden. Gemeenten leveren binnen elke goedgekeurde aanvraag zelf ten minste 50% cofinanciering.

Om de Uitvoeringsregeling zo efficiënt mogelijk in te zetten is deze na enkele maanden geëvalueerd. Op basis van de bevindingen wordt de regeling gewijzigd en opgehoogd.

Ophoging budget
Inmiddels is er met veel gemeenten contact geweest over het toekennen van subsidie via de flexibele schil. Uit het aantal en de omvang van de aanvragen blijkt dat veel gemeenten dankbaar gebruik maken van deze subsidieregeling. Vanaf 2023 tot nu is voor circa € 7,1mio aan subsidieaanvragen aangekondigd en/of ingediend. De verwachting is dat een groot deel van deze aanvragen ook zal worden gehonoreerd.

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

Via het GS-besluit Wijziging UVR flexibele schil gebiedsontwikkelingsteams 2023 hogen wij het subsidieplafond op met € 4.463.913,-.

- € 1.463.913,- is een toevoeging van extra subsidiemiddelen van het Ministerie van BZK voor de jaren 2023 en 2024.
- € 3.000.000,- is exploitatiebudget voor 2024 dat bij het coalitieakkoord structureel is toegezegd voor de inzet van de flexibele schil.

Aanscherping betaalbaarheidseis

Naast de ophoging van het subsidieplafond wordt ook de eis die wij stellen aan de betaalbaarheid van gesubsidieerde woningbouwprojecten aangescherpt. Op basis van het harde betaalbaarheidscriterium (30 sociaal programma en 2/3e betaalbaar in elk project) konden een aantal belangrijke grote gebiedsontwikkelingen niet geholpen worden met flexibele schil. In praktijk kunnen er goede redenen zijn waarom gemeenten niet bij elk specifiek project aan deze criteria voldoen. Dit moet dan wel bij andere projecten worden gecompenseerd. De eis is op deze manier meer in lijn met de uitwerking van de betaalbaarheidseis in de Woondeal.

- In de originele UVR moest elk individueel woningbouwproject aan de eis van 2/3 betaalbaar en 30 procent sociale huur voldoen. Nu kunnen projecten die daar niet aan voldoen ook subsidie ontvangen, mits de gemeente kan toelichten dat zij over het totale woningbouwprogramma wel aan de betaalbaarheidsdoelstellingen uit de Woondeals voldoen.

- De betaalbaarheidseis gold niet voor projecten waarvoor het programma al voor het tekenen van de Woondeals (15 maart 2023) was vastgelegd. Voorheen kon er alleen op basis van anterieure overeenkomsten worden aangetoond dat het programma voor deze datum was vastgelegd. Dit kan nu ook op basis van besluitvorming zoals een raadsbesluit over een gebiedsprogramma of een uitgangspuntennota. Deze uitzonderingsgrond geldt alleen voor projecten waarvan het programma vóór 15 maart 2023 al vast lag.

De gemeenten worden geïnformeerd over de gewijzigde flexibele schilregeling via het Kernteam Versnelling Woningbouw.

Besluit

Ons college heeft op 7 mei 2024 besloten:

1. De gewijzigde Uitvoeringsregeling subsidie flexibele schil versnelling woningbouw gebiedsontwikkelingsteams gemeenten Noord-Holland 2023 vast te stellen;

2. De gewijzigde Uitvoeringsregeling subsidie flexibele schil versnelling woningbouw gebiedsontwikkelingsteams gemeenten Noord-Holland 2023 bekend te maken in het Provinciaal blad.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris
M.J.H. van Kuijk

voorzitter
A.Th.H. van Dijk

Vergadering van de BAC Ruimte en Leefomgeving
29 februari 2024

Interprovinciaal Overleg
van, voor en door provincies

Concept Agenda

Betreft	BAC Ruimte en Leefomgeving
Vergaderdatum en -tijd	29 februari 2024 van 15:00-17:00 uur
Locatie	Provinciehuis Utrecht
Genodigden	Dick van der Velde (Zld), Hans Tijl (Fl) secretaris, Dirk Vreugdenhil (Gld), Ans Mol (Gld), Willemien Meeuwissen-Dekker (Dr), Yvonne Turenhout (Dr), Liesbeth Grijssen (Ov), Tijs de Bree (Ov), Martin Dadema (Ov), Anne Koning (ZH), Jeanette Baljeu (ZH), , Arno Vael (Zld), Tjeerd van Dekken (Gr), Michael Theuns (Li), Marc van Caldenberg (Li), Has Bakker (Utr), Rob van Muilekom (Utr), Huib van Essen (Utr), Esther Rommel (NH), Jeroen Olthof (NH), Miriam van Kuijk (NH), Jan de Reus (Fl), Jurie van den Berg (Fl), Sjaak Simonse (Fl), Friso Douwstra (Fr), Hagar Roijakkers (NB), Saskia Boelema (NB), Peter Jasperse (IPO), Merijn de Jong (IPO), Sophie Gortzak (IPO)
Verhinderd	Wilma Dirken (NB), Johan Hamster (Gr), Sybe Knol (Fr), Bram (Schmaal (Gr), Meindert Stolk (ZH), Michel Schoemaker (IPO)

1. Opening, mededelingen en verslag

1.1 (Mondelinge) mededelingen en vaststellen agenda

1.2 Vaststellen conceptverslag BAC RenL 7 december en tweedaagse

1.3 Schriftelijke mededelingen

1.3.1 Mededelingen over twee bestuurlijke overleggen met VEWIN en UvW

1.3.2 Mededeling over waterketenvisie

2. Bespreekstukken

2.1 Vaststellen bestuurlijke opdrachten

2.2 Uitkomst bestuurlijke bespreking over 4 actielijnen

2.3 Uitvoeren KRW-maatregelen

2.4 Notitie en factsheet aanpassing grondgebruik

2.5 Dataprotocol monitoring woningbouw

2.6 Nationaal Plan van aanpak drinkwaterbesparing

2.7 (Mondeling) Strategisch gesprek over ruimtelijk arrangement ter voorbereiding op ambtelijk BZK-provincie tweedaagse

3. Hamerstukken

3.1 Inzetbepaling EU-bodemmonitoringsrichtlijn

3.2 Vernieuwing Landelijk zwemregister

3.3 Bestuurlijke IPO-vertegenwoordiging waterveiligheid

3.4 Basisnotitie weging waterbelang

3.5 Kennisplatform afval of niet

3.6 Situatie AVR en toekomstbestendigheid afvalbeheer

3.7 Inzet op Rijksregeling drugsafvaldumpingen

3.8 Begroting en jaarplan IHW 2024

3.9 Werkplan HNP

4. Rondvraag en sluiting

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 81 - 23 april 2024)

Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Strenger hotelbeleid in Amsterdam
- Podcast Metropoolregio Actueel: 'Ontwikkelingen rond energie kansrijk als overheid de kar blijft trekken'
- MRA-E helpt gemeenten met uitbreiden laadpalen
- MRA en De Balie organiseren Europese debatten
- Strategische Agenda Toerisme in de MRA herijkt
- Uitvoeringsagenda Circulaire Economie vastgesteld
- Eindverslag implementatie Samenwerkingsafspraken MRA aangeboden met aanbevelingen
- Regio Amsterdam overwegend optimistisch over voorgenomen verbeteringen dienstregeling NS

80%-versie MRA Agenda verzonden naar raden, Staten en colleges voor het traject van 'wensen en opvattingen'

De nieuwe MRA Agenda is in een '80%-versie' aangeboden aan de colleges, gemeenteraden en de beide Provinciale Staten in de Metropoolregio Amsterdam. Alle partijen hebben nu de gelegenheid voor het meegeven van wensen en opvattingen om de agenda af te ronden. De MRA Agenda is de inhoudelijke basis van de samenwerking in de regio. In de agenda staan de gezamenlijke ambities en doelen voor de komende jaren. Op de website treft u deze 80%-versie.

Een speciale podcast is gewijd aan deze 80%-versie van de MRA Agenda.
Nadat de wensen en opvattingen zijn opgehaald en verwerkt, wordt de nieuwe MRA Agenda in het najaar door de MRA-deelnemers vastgesteld. De planning is om de agenda te lanceren tijdens het MRA Congres, begin 2025.

Eindverslag Implementatie Samenwerkingsafspraken aangeboden

Het eindverslag is vrijdag 22 maart aangeboden aan de Algemene Vergadering van de MRA, die opdrachtgever was van de implementatie. De leden van de Algemene Vergadering, waarin alle deelnemers van de MRA zijn vertegenwoordigd, waren

Termini 179
1025 XM Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

positief over het eindverslag, konden zich vinden in de conclusies en stemden in met de aanbevelingen en het voorstel om de Samenwerkingsafspraken in 2027 te evalueren.

Voor in uw agenda:
Presentatie Economische Verkenningen MRA (EVMRA) op dinsdag 9 juli 2024
De jaarlijkse Economische Verkenningen van de MRA met prof. dr. Henri de Groot worden op dinsdag 9 juli a.s. om 16.00 uur gepresenteerd. In tegenstelling tot afgelopen jaren wordt deze los van de State of the Region georganiseerd. De State of the Region wordt na de zomer gehouden.

De presentatie van de Economische Verkenningen MRA vindt plaats in de ObA in Amsterdam aan de Oosterdokkade. Na de meivakantie wordt naar alle raads- en Statenleden (via de griffiers) een uitnodiging met aanmeldlink verzonden.

Voortgangsnota 2023 naar de raden en Staten gezonden
De Algemene Vergadering heeft op 22 maart jl. de MRA Voortgangsnota 2023 behandeld. Het instrument is opgesteld om raden, Staten en colleges inzicht te bieden in de voortgang van de verschillende dossiers. Tevens kan deze nota dienen om het gesprek over MRA-onderwerpen in de eigen raad of Staten te voeren.

De MRA-termijnagenda 2024 1e kwartaal is geactualiseerd
De MRA-termijnagenda is per 1 april jl. weer geactualiseerd. Deze staat op de website en is via de de griffiers aan alle agendacommissies en presidia aangeboden.

Nieuwe podcasts over Energie, Water, Ruimte en Arbeidsmarkt
De volgende podcasts in de serie Metropoolregio Actueel gaan (tijdens de periode van het ophalen van 'wensen en opvattingen' rond de MRA Agenda) over onderwerpen in de 80%-versie, die alle drie de bestuurlijke platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit aangaan. Het zijn de onderwerpen energie, water, ruimte en arbeidsmarkt.

Aan de eerste podcast van deze vier, over de complexiteit, positiviteit en pragmatisme rond het onderwerp energie, nemen drie bestuurders deel. Namens het platform Mobiliteit zit de Noord-Hollandse gedeputeerde Jeroen Olthof aan tafel, wethouder Jeroen Verwoort van Velsen neemt deel namens het platform Economie en wethouder Victor Frequin van Ouder-Amstel is lid van het platform Ruimte.

De andere onderwerpen water, ruimte en arbeidsmarkt volgen in de maanden mei en juni.

Beluister de andere podcasts van Metropoolregio Actueel
De reeks podcasts van de serie Metropoolregio Actueel staat in het teken van de tot standkoming van de nieuwe MRA Agenda. In de periode tot de 80%-versie is ingezoomd op onderwerpen die spelen in de deelregio'en de MRA gezamenlijk. Deze podcasts zijn allemaal te beluisteren via Spotify:

- Openbaar vervoer-transitie
- Bedrijventerreinen
- Duurzaam & Circulair
- Houtbouw
- Gezondheid in de MRA
- Toerisme
- Water (te veel, te weinig en verzilting)
- Huisvesting Aandachtsgroepen
- Energie-armoede en -rechtvaardigheid
- Toekomstbestendig bouwen
- Brede welvaart

De podcasts duren elk circa een half uur. Wanneer u zich abonneert op de reeks in Spotify wordt u automatisch geïnformeerd over een volgende uitzending.

Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms
Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering:

Publicatie agenda/bijlagen	*MRA Raadtafel*	*MRA AV*
24 mei 2024	wo 5 juni 2024 19.30 uur	14 juni 2024 10.00 uur

Eén pagina voor Jaarplanning, Termijnagenda, Voortgangsnota en proces nieuwe MRA Agenda
Op de website van de MRA is een speciale pagina gemaakt met daarop de meest actuele Jaarplanning 2024, de Termijnagenda en het proces van de nieuwe MRA Agenda. Op de Jaarplanning treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms.

Het eerstvolgende Bericht aan raden en Staten wordt eind van de volgende maand naar alle griffiers verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.

metropool
regioamsterdam

Termijnagenda 2024

versie 1e kwartaal 2024

Strawinskylaan 1779 (WTC, I-toren)
1077 XX Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Inhoudsopgave

Overzicht (kalender 2024) **3**
Overzicht (onderwerpen 2024) **4**

1. Inleiding **6**
1.1 Een nieuwe MRA Agenda, een nieuwe Tweede Kamer 6
1.2 Doel en status 6

2. Het bestuurlijke gesprek in 2024 **7**
2.1 Het Bestuur 7
2.2 Platform Economie 8
2.3 Platform Ruimte 9
2.4 Platform Mobiliteit 10

3. Planning: P&C Cyclus in 2024 **12**

Verklaring van woorden en afkortingen **13**
Bijlage 1 - Vergaderkalender 2024 **los bestand**
Bijlage 2 - Actualiteitenoverzicht Q1 2024 **los bestand**

Overzicht (kalender 2024)

In onderstaand overzicht is inzichtelijk gemaakt op welke momenten de raden en Staten en de Raadtafel in ieder geval betrokken worden. Het is goed mogelijk dat hier in de loop van het jaar nog momenten bijkomen, al dan niet op advies van de Raadtafel.

Q	M	Onderwerp	Behandeling	Raden & Staten	Deelregio	AV	Raadtafel	Bestuur
Q1	feb	Verantwoording 2023	vaststellen					X
	mrt	MRA Agenda 80% versie	concept bespreken					X
	mrt	MRA Agenda 80% versie	concept vaststellen			X		
	mrt	Verantwoording 2023 (TKN)	informatieverstrekking			X		
Q2	apr	Update Termijnagenda 2024	informatieverstrekking	X	X	X	X	X
	apr	MRA Agenda 80% versie	wensen & opvattingen	X				
	apr	Voortgangsnota 2023 (concept)	informatieverstrekking	X	X	X	X	X
	apr	Voortgangsnota 2023 (concept)	wensen & opvattingen	X				
	mei	Definitieve versie MRA Agenda	concept bespreken					X
	jun	Voortgangsnota 2023	wensen & opvattingen	X				
	jun	MRA Agenda 80% versie: eind W&O	wensen & opvattingen	X				
	nntb	Deelregionale sessies *	informatieverstrekking	X	X			
Q3	aug	Update Termijnagenda 2024	informatieverstrekking	X	X	X	X	X
Q4	okt	Definitieve versie MRA Agenda	concept vaststellen			X		
	okt	Definitieve versie MRA Agenda	bekrachtigen**	X				
	nov	Update Termijnagenda 2024	informatieverstrekking	X	X	X	X	X
	nov	Jaarplan 2025	vaststellen					X
	nov	Verantwoording MRA Agenda 2020-2024	concept bespreken					X
	dec	Definitieve versie MRA Agenda	vaststellen			X		
	dec	Verantwoording MRA Agenda 2020-2024	vaststellen			X		
	dec	Jaarplan 2025 (TKN)	informatieverstrekking			X		
	dec	Termijnagenda 2025	informatieversterkking	X	X	X	X	X
	nntb	Deelregionale sessies *	informatieverstrekking	X	X			

** in de meeste deelregio's van de MRA worden deelregionale sessies georganiseerd voor raads- en Statenleden. Ook MRA-onderwerpen komen aan de orde met als doel te informeren en het gesprek aan te gaan. Daarbij wordt in afstemming met de organisatoren van de deelregionale sessies gekeken naar welke wensen er zijn voor wat betreft onderwerpen. Uiteraard wordt ook gekeken naar wat op dat moment actueel of urgent is.*

Voorlopig overzicht agendering 2024

Q	Onderwerp	MRA Agenda*	Overleg
Q1	Programma bedrijventerreinenstrategie	1.1, 1.2, 2.1	PF EZ
	Stappenplan samenweerking ROM InWest / Board	0.3, 1.1	PF EZ
	Programma internationalisering	1.3	PF EZ
	Programma verduurzaming bedrijventerreinen	1.1, 1.2, 2.1	PF EZ
	Voorbereiding BO Leefomgeving voorjaar 2024	0.2, 2.1	PF Ruimte
	Ruimtelijke voorstellen provincies i.r.t. NOVEX	0.2, 2.1	PF Ruimte
	Planning bestuurlijke besluitvorming Rijk-Regio 2024	0.2, 2.1	PF Ruimte
	Uitvoeringsagenda MRA NOVEX (uitwerking)	0.2, 2.1	PF Ruimte
	Voortgang voor MRA Agenda	0.5, 1 & 2 & 3	PF Mob
	Input NOVEX Uitvoeringsagenda	0.2, 2.1	PF Mob
	Jaarverslagen RMP, MRA-E, Logistiek, Smart Mobility e.a.	3.1, 3.2, 3.3	PF Mob
	Rapportage Fiets	3.2	PF Mob
	Conceptversie 80% MRA Agenda	0 & 1 & 2 & 3	Bestuur
	Lobby richting nieuwe Kabinet	0.2	Bestuur
Q2	Programma Arbeidsmarkt	1.3	PF EZ
	Verkenning digitale infrastructuur	1.5	PF EZ
	80% versie Meerjaren Uitvoeringsprogrammas MRA Agenda	0 & 1 & 2 & 3	PF EZ
	Thema/Keuzes Board	0.3, 1.1	PF EZ
	Stappenplan intensivering samenwerking ROM-Board	0.3, 1.1	PF EZ
	BO Leefomgeving 2024, strategisch gesprek over ruimtelijke voorstellen en NOVEX MRA	0.2, 2.1	PF Ruimte
	Jaarplan en financien	0.5	PF Ruimte
	80% versie Meerjaren Uitvoeringsprogrammas MRA Agenda	0 & 1 & 2 & 3	PF Ruimte
	BOL, m.n. herprioritering van aanleg naar onderhoud	0.2, 2.1	PF Mob
	Voorbereiding SBaB: nieuwe werkwijze	3.1, 3.2, 3.3	PF Mob
	Programma aanpak Mobiliteitsrechtvaardigheid	3.1, 3.3	PF Mob
	80% versie Meerjaren Uitvoeringsprogrammas MRA Agenda	0 & 1 & 2 & 3	PF Mob
	Lobby Kabinet en BOL/MIRT	1 & 2 & 3	PF Mob
	OV SAAL	1 & 2 & 3	PF Mob
	Lobby richting nieuwe Kabinet	0.2	Bestuur
	Groenste industriezone		Bestuur
	Ingekomen wensen en opvattingen MRA Agenda	0 & 1 & 2 & 3	Bestuur

Q3	Regionaal / economische strategie / deelregio profielen	1.1	PF EZ
	Meerjarige financieringsafspraken ROM en Board	0.3, 1.1	PF EZ
	Aanscherping werkplan obv nieuwe MRA Agenda	0.5	Platforms
	BO MIRT (definitief onderschrijven van afspraken over ruimtelijke voorstellen en NOVEX Uitvoeringsagenda)	0.2, 2.1	PF Ruimte
	Voorbereiding BO MIRT, waaronder uitvoeringsagenda NOVEX	0.2, 2.1, 3	PF Mob
	Voortgang Spoor & OV, BRT	3.1, 3.2	PF Mob
	Betalen Naar Gebruik / fiscaliteit	3.3	PF Mob
	Voorbereiding SBAB	0.2, 2.1, 3	PF Mob
	Invulling Regeerakkoord?	3.1, 3.2, 3.3	PF Mob
	Publieke mobiliteit	3.1, 3.2, 3.3	PF Mob
	Heisessie	0 & 1 & 2 & 3	Bestuur
	Meerjaren Uitvoeringsprogramma MRA Agenda	0 & 1 & 2 & 3	Bestuur
	Definitieve versie MRA Agenda	0 & 1 & 2 & 3	Bestuur
	Verantwoording MRA Agenda 2020 - 2024	0.5	Platforms
Q4	MRA Jaarplan 2025	0 & 1 & 2 & 3	PF EZ
	Terugkoppeling BO MIRT	0.2, 2.1	PF Ruimte
	Vooruitkijken afspraken, strategisch gesprek in BO Leefomgeving van 2025	0.2, 2.1	PF Ruimte
	MRA Jaarplan 2025	0 & 1 & 2 & 3	PF Ruimte
	Jaarplannen RMP, MRA-E, etc.	3.1, 3.2, 3.3	PF Mob
	Invulling EU Programma?	3.1, 3.3, 3.3	PF Mob
	Goederentransport	3.1, 3.3	PF Mob
	Spoor & OV	3.1, 3.3, 3.3	PF Mob
	Voorbereiding SBAB	0.2, 2.1, 3	PF Mob
	MRA Jaarplan 2025	0 & 1 & 2 & 3	PF Mob
	MRA Jaarplan 2025	0 & 1 & 2 & 3	Bestuur
	Verantwoording MRA Agenda 2020 - 2024	0.5	Bestuur
	Voortgang pilot MRA Vertegenwoordiging Brussel	0.2	Bestuur

** de nummers 0, 1, 2 en 3 verwijzen naar de bestuurlijke opdrachten uit de huidige MRA Agenda, de nummers 0.1 t/m 3.3 verwijzen naar de bijbehorende uitvoeringslijnen.*

1. Inleiding

1.1 Een nieuw begin

Het komende jaar zorgen twee ontwikkelingen voor de nodige reuring in de regionale samenwerking.

Aan het begin van het jaar zal de 80% versie van de nieuwe MRA Agenda naar alle deelnemers worden verzonden. De kern van de nieuwe MRA Agenda zal zijn opgebouwd uit inhoudelijke ambities voor de langere termijn, welke concreet worden gemaakt door beoogde resultaten die het meetbaar maken wanneer de ambities zijn behaald. Deze ambities en beoogde resultaten worden vervolgens doorvertaald in een concreet meerjarig uitvoeringsprogramma met daarbij een meerjarenbegroting, waarin we inzichtelijk maken welke acties we als samenwerkende overheden de komende vier jaar gaan oppakken, waar we het Rijk of Europa voor nodig hebben, en wat onze propositie wordt richting bedrijfsleven, kennisinstellingen en sociaal-maatschappelijke instellingen. Door te werken met ambities voor de langere termijn en deze af te wegen tegen variabelen waar schaarste aan is (bijvoorbeeld ruimte, energie, water, arbeid, financiering, ambtelijke capaciteit, etc) ontstaat zicht op keuze vraagstukken waar een bestuurlijk gesprek voor nodig is. Ook maken we zo inzichtelijk wat de impact is op de brede welvaart, en hoe het zich verhoudt tot ons meerkernige verstedelijkingsconcept. De komst van de nieuwe MRA Agenda geeft richting aan het bestuurlijk gesprek dat in de verschillende MRA Gremia (en hopelijk lokaal bij de MRA deelnemers) gevoerd gaat worden, en maakt dat we ons herbezinnen op de activiteiten die we uitvoeren als MRA. Bij elke actualisatie van de Termijnagenda nemen we de deelnemers zo goed mogelijk mee in de actualiteiten van dat moment en de verwachte agendering van onderwerpen in de daaropvolgende bestuurlijke overleggen.

Nadat in november van 2023 de verkiezingen voor de Tweede Kamer zijn geweest, zal naar verachting in de loop van 2024 een nieuw Kabinet aantreden. Dee onderwerpen die in de landelijke politiek en de dynamiek rondom de verkiezingen actueel zijn (o.a. migratie/arbeidsmarkt, woningmarkt, stikstof, brede welvaart, etc) raken naar verwachting sterk aan de onderwerpen die ook in de nieuwe MRA Agenda een plek zullen krijgen. Gezamenlijke lobby vanuit de MRA richting Den Haag (en afstemming daarover in de verschillende gremia) zal komend jaar belangrijker zijn dan ooit.

1.2 Doel en status van de Termijnagenda

De Termijnagenda is een informatief document dat inzicht verschaft in op welke momenten gedurende het komende jaar de raden en Staten betrokken worden. Ook wordt inzichtelijk gemaakt welke onderwerpen het komende jaar op de agenda's staan van de verschillende bestuurlijke overleggen. Op deze wijze kunnen raads- en Statenleden zelf ruim op tijd het eigen gesprek tussen bestuurders en volksvertegenwoordigers lokaal, provinciaal of deelregionaal agenderen.

Conform het advies wat de Raadtafel hierover heeft afgegeven zal de Termijnagenda elk kwartaal worden geactualiseerd, en actief naar alle deelnemers en hun Raden of Staten worden verzonden. Daarbij zal telkens ook een overzicht van inhoudelijke actualiteiten worden gevoegd, zoals dat de afgelopen paar vergaderingen ook bij de stukken van de Algemene Vergadering zat. De verwachting is dat dit college's, raden en Staten nog beter in staat zal stellen om het inhoudelijke gesprek over onderwerpen uit de MRA samenwerking te voeren.

2. Het bestuurlijke gesprek in 2024

In dit hoofdstuk zal van de vier inhoudelijke bestuurlijke gremia (het Bestuur en de drie Platforms) inzichtelijk worden gemaakt welke onderwerpen het komende jaar belangrijk worden en wat daarbij de bespreek- of aandachtspunten zijn.

2.1 Het Bestuur

Het komende jaar zijn een drietal ontwikkelingen van invloed op de activiteiten van het Bestuur:

a) de nieuwe MRA Agenda voor de periode 2025 – 2028, die eind januari in concept gereed zal zijn, en zo rond de zomer ter vaststelling naar alle deelnemers wordt verzonden.

Van het Bestuur vraagt dit om een aantal zaken:

- Het stimuleren van het bestuurlijk gesprek over de keuzevraagstukken waar we straks voor staan, en het verbinden van de Platforms en de PHO's daarin
- Het operationaliseren van anders kijken, anders doen, door nieuwe ontwikkelingen, nieuwe verbindingen tussen thema's of nieuwe benaderingen aan te jagen
- Het nog nadrukkelijker verbinding zoeken met partners uit het bedrijfsleven, kennisinstellingen en sociaal-maatschappelijke instellingen om vanuit onze eigen propositie en gedeelde belangen te verkennen welke acties zij kunnen ondernemen om onze ambities een stapje dichterbij te brengen
- Een actieve lobby richting- en aanwezigheid in Den Haag en Europa

b) de landelijke verkiezingen voor de Tweede Kamer die in November 2023 worden gehouden, en in de loop van 2024 naar verwachting leiden tot een nieuw kabinet

Van het Bestuur vraagt dit om een aantal zaken:

- Het verder werken aan een gezamenlijk verhaal vanuit de MRA, met duidelijke prioriteiten waar we op inzetten
- Het versterken van het interne en externe netwerk van de MRA om een eenduidige lobby mogelijk te maken

- Een actieve coordinatie van de lobby inspanningen en activiteiten vanuit de MRA richting de nieuwe Tweede Kamer en het nieuwe Kabinet, ook gekoppeld aan acties vanuit Platforms en PHO's
- Het inzetten van het eigen Haagse netwerk, en het stimuleren van anderen binnen de MRA om hun netwerk te benaderen
- Richting geven aan ambtelijke contacten tussen de MRA en Den Haag

c) daarnaast zal ook de evaluatie van de implementatie van de Samenwerkingsafspraken in de eerste helft van 2024 worden afgerond.

Van het Bestuur vraagt dit om een aantal zaken:

- Scherpte in de gesprekken die in het Bestuur worden gevoerd: met welk doel bespreken we dingen in het Bestuur, en hoe verhoudt zich dat tot het gesprek wat in Platforms of PHO's wordt gevoerd?
- De inhoud voorop (waarbij nu de huidige en straks de nieuwe MRA Agenda leidend is), governance of structuur op een tweede plek: governance of structuur mag niet een belemmering zijn om onze inhoudelijke ambities te verwezenlijken.
- Een belangrijk aandachtspunt voor de nieuwe MRA Agenda wordt de uitvoerbaarheid van de afspraken die we maken: veel gemeenten hebben het financieel en qua ambtelijke capaciteit lastig, en veel acties uit de MRA agenda vragen om een deelregionale of lokale doorvertaling of implementatie. Dat maakt het des te belangrijker dat als we op MRA schaal afspraken maken, dat dan ook de bestuurders betrokken worden die er lokaal over gaan. Dat maakt ook dat als we platform overstijgende thema's als duurzaamheid of brede welvaart willen verbinden met de uitvoering van de MRA Agenda die we in de Platforms hebben belegd, dat we dan vaker bestuurders van buiten de Platforms zullen moeten betrekken (hetzij in PHO's, het zij in thematische bijeenkomsten). Het Bestuur zal ook hier een trekkende en verbindende rol in moeten spelen.

2.2 Platform Economie

Voor 2024 ligt het accent van de activiteiten van het Platform Economie bij de onderstaande onderwerpen.

Werklocaties – Vanuit het programma Plabeka wordt verder gewerkt aan de economische profielen voor de deelregio's: op dit moment worden met 'kwalitatieve bouwstenen' hier een eerste aanzet toe gegeven. Ditz al al in 2024 tot de eerste concrete investeringsplannen moeten leiden, waarvoor ook het Rijk zal worden aangesproken.
Daarnaast speelt ook de discussie over 'ruimte voor werk': de tekorten voor werklocaties worden steeds significanter. Begin 2024 hebben we een bedrijventerreinenstrategie met bijbehorend uitvoeringsprogramma opgesteld, die vervolgens zal worden uitgevoerd. Een en ander wordt uiteraard ook goed ingebed in de NOVEX uitvoeringsstrategie.

Toerisme en recreatie – Eind 2023 zal de nieuwe Strategische Agenda Toerisme en Recreatie worden vastgesteld. 2024 zal in het teken staan van de start van de uitvoering van deze strategie, waarbij verder wordt ingezet op de spreiding van toerisme (in samenhang met recreatieve en culturele functies) en de bijdrage ervan aan de poly-centrische ontwikkeling van de MRA.

Talentontwikkeling/ Onderwijs & Arbeidsmarkt – De focus ligt op het bevorderen van de samenwerking tussen overheden enerzijds en bedrijfsleven en onderwijsinstellingen anderzijds. Ook het inzichtelijker maken van de verschillende activiteiten, het stimuleren van de onderlinge samenwerking tussen deze initiatieven en het agenderen van knelpunten is een taak van het platform Economie. Zeker dit thema vraagt de komende jaren investeringen; inzet op het samen met de betrokken publiek-private partners doorontwikkelen van initiatieven tot serieuze proposities richting Groeifonds is daarom noodzakelijk. Het samenbrengen van onderwijs en bedrijfsleven op fysieke locaties (campus-ontwikkeling, fieldlabs) vraagt (ook in relatie tot Plabeka) het komende jaar een gerichte aanpak. Het eind 2023 afgeronde onderzoek naar de Arbeidsmarkt in de MRA zal de acties benoemen die we in 2024 moeten gaan oppakken, waar nodig met de collega's uit het sociale domein.

Circulaire Economie – Via de uitvoering van de Investeringsagenda/transitieversneller zullen in 2024 de nodige initiatieven verder uitgewerkt worden, cq investeringsgereed gemaakt worden. Ook in het nieuwe EFRO-programma 'Kansen voor West' krijgen de energietransitie en de ontwikkeling van de circulaire economie – in lijn met het EU-beleid – een prominente plaats. Dit biedt mogelijkheden tot investeringen. Ook hebben de energietransitie en circulaire economie nadrukkelijk ruimtelijke consequenties, die hun doorvertaling moeten krijgen in nieuwe Plabeka-afspraken (bedrijventerreinenstrategie) en de Verstedelijkingsstrategie / NOVEX.

2.3 Platform Ruimte

Voor 2024 ligt het hoofdaccent van de activiteiten van het Platform Ruimte bij de onderstaande onderwerpen.

BO Leefomgeving en BO MIRT – De voorbereiding van de besluitvorming met het RIjk in het BO Leefomgeving en het BO MIRT in het voor jaar en in het najaar zijn ook komend jaar weer belangrijke onderwerpen van afstemming in het BO Ruimte

NOVEX en de NOVEX-uitvoeringsagenda – De afstemming tussen de verschillende NOVEX gebieden in de MRA (MRA, NZKG, Groene Hart, Schiphol en de Lelylijn) en de provinciale regierol is een complex vraagstuk dat komend jaar onderwerp van gesprek is. Daarnaast staat ook de uitwerking van de NOVEX MRA in een uitvoeringsagenda, met bijbehorende governance en een reginoale investeringsagenda op de rol. Inzet is om de gehele agenda en de benodigde groslijst aan maatregelen met het Rijk vast te stellen in het BO Leefomgeving van 2024. Uiteraard is de vorming van het nieuwe Kabinet daar wel van invloed op.

Bouwen en wonen – Het programma bouwen en wonen van de MRA heeft komend jaar als doel om te bouwen aan een economisch en sociaal sterke metropoolregio, met aantrekkelijke kernen en steden, met voldoende woningen en een divers woningaanbod aansluitend op de woningbehoefte. Deze woningen zijn van goede kwaliteit en evenwichtig verspreid over de region: toekomstbestendig, duurzaam, bereikbaar en betaalbaar. De focus ligt daarbij o.a. op versnelling van de woningbouw, regionale samenwerking in het kader van de huisvesting van aandachtsgroepen, de ondersteuning van uitvoering van ruimtelijke plannen door het wegnemen van knelpunten bij gebiedsontwikkeling en transformative, samenwerking richting woondeals met het Rijk, en inzicht, monitoring en kennisdeling.

Klimaatadaptatie - Vanuit het programma klimaatadapdatie wordt komend jaar ingezet op het verder aanjagen van klimaatbestendige nieuwbouw/gebiedsontwikkeling, wordt de roadmap vitale en kwetsbare infrastructuur uitgevoerd en wordt ingezet op verdere samenwerking binnen MRA Programma's en actielijnen (o.a. NOVEX, samenwerking GroenBlauw)

2.4 Platform Mobiliteit

Voor 2024 ligt het hoofdaccent van de activiteiten van het Platform Mobiliteit bij de onderstaande onderwerpen.

Schaalsprong mobiliteitssysteem – Samen met het Rijk wordt verder ingezet op de schaalsprong OV om de bereikbaarheid van de MRA te vergroten. Met de MIRT afspraken van 2022 werden gezamenlijk grote stappen gezet bij een aantal grote projecten als doortrekken Noord-Zuidlijn, Ringlijn en ZuidasDok, maar door de bezuinigingen in 2023 op de Noord-Zuidlijn is die voortgang getemperd. De MRA gaat ervan uit dat het volgende kabinet hier weer de nodige middelen voor zal vrijmaken en zal dit de komende tijd onder de aandacht brengen van het Rijk. De MRA blijft de mobiliteitstransitie koppelen aan de verstedelijking. Hierover zijn goede MIRT afspraken gemaakt die nu in uitvoering worden genomen in de verschillende steden. Een aantal investeringen dragen direct bij aan de HOV/BRT-corridors naar Zaanstad, Haarlem en Almere. De verschraling op het spoor is uiteraard een terugkerend agendapunt bij platform Mobiliteit. Niet alleen staan de spoorprojecten onder druk, maar is vooral ook de dienstregeling op een aantal trajecten verschraald als gevolg van teruglopende reizigersaantallen, financierings- en arbeidsmarkttekorten. Het platform Mobiliteit kent een gecoordineerde aanpak van Spoor en OV. Een tariefstijging voor het komende jaar is door samen op te trekken in een landelijke lobby op het nippertje afgewend, maar dit geldt nog niet voor 2025.

Fiets – Het gebruik van de fiets wordt onverminderd en no regret gestimuleerd en gefaciliteerd in de MRA. Jaarlijks wordt een aantal knelpunten in het MRA Fietsroutenetwerk opgelost. De samenwerking met het Rijk vanuit het Nationaal Programma Toekomstbeeld Fiets blijft aandacht vragen. Helaas blijven de middelen bij het Rijk nog achterwege. Er zal dan ook gekeken worden naar de EU-regelingen in dit verband. Stimulering van werkgevers en werknemers vindt plaats vanuit de gebiedsaanpak Gedrag en met het Green Deal project Fietsmetropool wordt met private partners gewerkt aan het verbeteren van allerlei fietsvoorzieningen.

Slimme en duurzame mobiliteit – De MRA probeert met het Rijk afspraken te maken op basis van het klimaatakkoord en het landelijke programma SLIM. Ondertussen wordt met MRA Elektrisch, de samenwerkingsagenda Logistiek, Gedrag, het programma slim en duurzaam OV, Smart Mobility toepassingen en het Regionale (duurzame) Mobiliteits Programma (RMP als paraplu) gestage voortgang geboekt. Op korte termijn komen de onderzoeksresultaten beschikbaar over de CO_2 emissiewinst per maatregel. Hierop zal het RMP aangepast worden.

3. Planning: P&C Cyclus in 2024

In 2024 is de planning voor de verschillende documenten uit de P&C Cyclus als volgt:

Verantwoording 2023

- De Verantwoording over 2023 zal worden vastgesteld in het Bestuur van 23 februari, en ter kennisname verzonden naar alle deelnemers op 1 maart.

Voortgangsnota 2023

- De Voortgangsnota over 2023 zal in concept worden vastgesteld in de AV van 22 maart 2024.
- De Voortgangsnota over 2023 zal op maandag 8 april worden verzonden naar alle deelnemers zodat zij wensen en opvattingen kunnen indienen. De deadline voor het aanleveren van wensen en opvattingen is dinsdag 4 juni om 12.00 uur.
- De wensen en opvattingen voor de Voortangsnota zullen vervolgens (voorzien van een advies van het Bestuur over hoe om te gaan met de betreffende wens of opvatting) worden besproken in de Algemene Vergadering van 14 juni
- Op vrijdag 21 juni zal de (eventueel naar aanleiding van de ingekomen wensen en opvattingen) gewijzigde versie van de Voortgangsnota met daarbij een nota van beantwoording worden verzonden naar alle deelnemers

MRA Agenda 2025 – 2028

- De 80% versie van de MRA Agenda 2025 – 2028 is besproken in de AV van 22 maart
- De 80% versie is begin april voor wensen en opvattingen verzonden naar alle deelnemers. De deadline voor het aanleveren van wensen en opvattingen is op 28 juni om 12.00 uur.
- In de AV van 11 oktober zal de definitieve conceptversie van de MRA Agenda 2025 – 2028 worden besproken.
- Verzending van definitief concept ter bekrachtiging door alle deelnemers zal zijn op 14 oktober: deze periode loopt tot 16 december.
- Lancering van de nieuwe MRA Agenda zal op een MRA Congres in februari 2025.

Meerjarenbegroting 2025 – 2028

- Opstellen op basis van Meerjarig Uitvoeringsprogramma 2025 – 2028: bespreking van concept Meerjarenbegroting in AV van 11 oktober

- Verzenden van concept Meerjarenbegroting voor wensen en opvattingen is op 14 oktober. De deadline voor het aanleveren wensen en opvattingen is dan op 16 december om 12.00 uur.
- Vaststellen van definitieve meerjarenbegroting 2025 - 2028 is in de AV van 18 december

Inhoudelijke en financiele verantwoording MRA Agenda 2020 – 2024

- Concept verantwoording zal worden besproken in de AV van 11 oktober
- Vervolgens gaat de concept verantwoording voor een procedure van wensen en opvattingen naar alle MRA-deelnemers. Verzending daarvan is op vrijdag 18 oktober: deadline voor aanleveren wensen en opvattingen is op vrijdag 13 december
- De definitieve verwantwoording zal worden vastgesteld in de AV van 18 december: daar zal ook besloten worden over wat te doen met het overschot/ tekort over de afgelopen vier jaar.

Jaarplan 2025

- In het Bestuur van 8 november zal het Jaarplan voor 2025 worden vastgesteld. Input hiervoor wordt gegeven door de Platforms (Economie, Ruimte, Mobiliteit), die deze input bespreken in hun BO's van half oktober.
- Na vaststelling van het Jaarplan voor 2025 wordt het Jaarplan op de website geplaatst, en ter kennisname verzonden aan alle deelnemers bij de stukken voor de Algemene Vergadering van 18 december.

Termijnagenda 2025

- De termijnagenda voor 2025 wordt vastgesteld in het Bestuur van 8 november
- De Termijnagenda voor 2025 wordt na vaststelling in het Bestuur van 8 november ter kennisname verzonden naar alle deelnemers. Daarna zal elk kwartaal een actualisatie van de Termijnagenda 2025 worden op de website verplaatst en worden verspreid via het reguliere bericht aan raden en Staten

Verklaring van woorden en afkortingen

Amsterdam Economic Board (Board) – een samenwerkingsverband tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen in de Metropoolregio Amsterdam (zie https://amsterdameconmomicboard.com). De **Economic Board Flevoland** is de variant voor de provincie Flevoland.

Algemene Vergadering (AV) – een bestuurlijk overlegorgaan van de Metropoolregio Amsterdam. Alle deelnemers van de MRA vaardigen een bestuurder naar keuze af naar de AV. De Algemene Vergadering (AV) is het algemeen bestuur van de MRA. Zij controleert het bestuur en is de primaire link met de deelnemers.

Bedrijventerreinenstrategie – een ruimtelijk-economische strategie op schaal van de MRA, waarin regionaal afgestemd wordt over de benodigde ruimte voor bedrijven in de MRA

Bestuur – een bestuurlijk overlegorgaan van de Metropoolregio Amsterdam. Het Bestuur bestaat uit de burgemeester van Amsterdam, de CdK's van beide provincies, en zeven wethouders, verspreid afkomstig uit een van de inhoudelijke platforms. Het Bestuur is het dagelijks bestuur van de MRA, en stuurt op de uitvoering van de samenwerking.

Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) – een overleg tussen het Rijk en de regio's, waarin afspraken worden gemaakt over de ontwikkeling van de MRA

Brede Welvaart – een begrip van welvaart waarin breder wordt gekeken dan sec de materiele welvaart, maar waar bijvoorbeeld ook rekening gehouden wordt met zaken als gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, enzovoort.

Deelnemers – de aan de MRA-samenwerking deelnemende gemeenten, provincies en de Vervoerregio Amsterdam

Deelregio's – de Metropoolregio Amsterdam is opgebouwd uit zeven deelregio's: Amsterdam, Zaanstreek-Waterland, Amstelland-Meerlanden, Zuid-Kennemerland, Almere-Lelystad, Regio Gooi- en Vecht en de IJmond

Governance – de wijze waarop een samenwerking, proces of project wordt aangestuurd

Herstructurering (bedrijventerreinen) – het opnieuw inrichten of opwaarderen van bestaande (vaak verouderde) bedrijventerreinen om de economische of ruimtelijke waarde te vergroten, al dan niet gepaard gaande met het inpassen van nieuwe functies

Investeringagenda – een agenda waarin voor bepaalde thema's of projecten inzichtelijk wordt gemaakt welke publieke en private investeringen nodig zijn om de beoogde doelen te behalen.

Jaarplan – een sturingsdocument voor het MRA Bestuur, waarin zowel inhoudelijk als financieel inzichtelijk is gemaakt wat voor het komende jaar is voorzien aan activiteiten en beoogde resultaten

Metropoolregio Amsterdam (MRA) – een samenwerkingsverband (zie ook 'deelnemers'), en een geografisch gebied (bestaande uit het gebied van de deelnemende gemeenten)

MIRT – Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport; een overlegstructuur tussen het Rijk en de regio om afspraken te maken over de genoemde onderwerpen.

MRA Agenda – het inhoudelijk kader waarin we als samenwerkende overheden in de MRA elke vier jaar onze doelstellingen en beoogde resultaten vastleggen. Deze wordt door alle deelnemers vastgesteld.

MRA Directie – de kern van het ambtelijke netwerk dat de regionale samenwerking ondersteunt. De medewerkers van de MRA Directie worden 'om niet' ter beschikking gesteld door de deelnemersm en zijn veelal een gedeelte van hun tijd werkzaam voor de MRA Directie en een deel van de tijd voor de moederorganisatie.

MTB – Multimodaal Toekomst Beeld: een toekomstbeeld waarin voor verschillende vervoersmodaliteiten is uitgewerkt wat onze stip op de horizon is als samenwerkende overheden

NOVEX – Nationale Omgevingsvisie Extra: de NOVEX is in feite de verdere uitwerking van de Verstedelijkingsstrategie, waarin voor elk van de vijf in de MRA gelegen NOVEX-gebieden plannen worden gemaakt voor hoe hier de verstedelijkingsstategie uit te werken.

Operationalisatie – uitwerking van hoe een bijvoorbeeld een afspraak, strategie, of beoogd doel in de praktijk zal worden uitgevoerd.

P&C Cyclus – Planning & Control Cyclus: een cyclus (vierjaarlijks en jaarlijks) waarin eerst inzichtelijk wordt gemaakt welke acties en resultaten voor een bepaalde (toekomstige) periode zijn voorzien en welke begroting daarbij nodig is, en waarin nadien inzichtelijk wordt gemaakt wat daarvan terecht is gekomen.

Platform – een vast terugkerend bestuurlijk overleg van de Metropoolregio Amsterdam over een specifiek inhoudelijk onderwerp. In de MRA hebben we drie platforms: een voor Ruimte, een voor Economie en een voor Mobiliteit

Polycentrisch Model – een model voor de verstedelijking van de MRA, dat uitgaat van een centrumgemeente (Amsterdam) en meerdere kleinere centrumgemeenten daaromheen (bijvoorbeeld Amstelveen, Lelystad of Haarlem) die gezamenlijk een samenhangend geheel vormen

Portefeuillehouders Overleg (PHO) – een tijdelijk bestuurlijk overleg van de Metropoolregio Amsterdam over een specifiek inhoudelijk onderwerp, dat op basis van actualiteit of urgentie bijeenkomt ten einde bepaalde doelen te bereiken of af te stemmen over zich voordoende problemen. Op dit moment zijn er PHO's voor Bouwen & Wonen, Erfgoed, Kunst en Cultuur, en Sociaal. In het verleden waren er ook PHO's voor Duurzaamheid en Landschap.

Raadtafel – een adviesorgaan voor de Metropoolregio Amsterdam, waarin raads- en Statenleden vanuit alle deelnemers zitting hebben. De Raadtafel kan gevraagd en ongevraagd advies geven op processen in de MRA, en dan met name op hoe raden en Staten daar goed op aangehaakt kunnen worden. Zijn geven nooit inhoudelijk advies.

RMP - het Regionale (duurzame) Mobiliteits Programma (RMP) voor de MRA, dat voortkomt uit het Klimaatakkoord, fungeert als een regionale paraplu m.b.t. de duurzame mobiliteit

ROM Inwest – de regionale ontwikkelingsmaatschappij voor het Noord-Hollandse deel van de Metropoolregio Amsterdam. **Horizon Flevoland** is de variant voor de provincie Flevoland.

Samenwerkingsafspraken – het kaderdocument waarin de samenwerkende overheden in de MRA met elkaar vastleggen hoe zij met elkaar samenwerken. Wordt elke vier jaar geactualiseerd.

Schaalsprong (OV) – een opschaling en uitbreinding van het openbaar vervoer(snetwerk) die nodig is om de verdere groei van de MRA mogelijk te maken

Smart Mobility – slimme en innovatieve toepassingen om de mobiliteit van mensen of goederen te bevorderen

Termijnagenda – een informatief document om voor raden en Staten in de Metropoolregio Amsterdam inzichtelijk te maken welke onderwerpen wanneer in welke bestuurlijke overleggen aan de orde komen, om ze zo beter in staat te stellen hierover het gesprek te voeren met de bestuurders die hun gemeente/ provincie vertegenwoordigen in die gremia.

Triple Helix Samenwerking – de samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en kennisinstellingen. Tegenwoordig wordt ook vaak gesproken over quadruple helix samenwerking; dan worden de sociaal-maatschappelijke instellingen ook betrokken

Verantwoording - een sturingsdocument voor het MRA Bestuur, waarin zowel inhoudelijk als financieel inzichtelijk is gemaakt welke acties het afgelopen jaar zijn uitgevoerd, en wat dat heeft opgeleverd aan resultaat

Verstedelijkingsstrategie – een strategie die de MRA samen met het Rijk heeft opgesteld voor de toekomstige verstedelijking van de MRA, met daarin ook afspraken over de inzet hiervoor van Rijk en regio.

Vervoerarmoede – het door stijgende prijzen van vervoer armer worden van delen van de bevolking. Naar mate de prijzen van vervoer hoger worden, gaat een steeds groter deel van het inkomen op aan het bekostigen van vervoer, wat voor mensen met een laag inkomen lastiger te dragen is dan mensen met een hoog inkomen.

Voortgangsnota - een informatief document om voor raden en Staten in de Metropoolregio Amsterdam inzichtelijk te maken welke acties het afgelopen jaar zijn uitgevoerd, en wat dat heeft opgeleverd aan resultaat, om ze zo beter in staat te stellen hierover het gesprek te voeren met de bestuurders die hun gemeente/ provincie vertegenwoordigen in die gremia.

ONDER VOORBEHOUD

Jaarplanning 2024

versie : 20240201

Zie hieronder de opmerkingen over de planning van de MRA Agenda

Week	maandag	dinsdag	woensdag	donderdag	vrijdag
1	1-jan Nieuwjaarsdag	2-jan	3-jan Kerstreces	4-jan	5-jan verzending stukken Bestuur
2	8-jan	9-jan	10-jan	11-jan	12-jan **Bestuur MRA - MRA Agenda | 09.00 - 10.30**
3	15-jan	16-jan	17-jan	18-jan	19-jan verzenden stukken extra AV 9 feb
4	22-jan	23-jan	24-jan	25-jan	26-jan
5	29-jan	30-jan AO Platform Mobiliteit | 10.00 - 12.00	31-jan	1-feb AO Platform Economie | 10.00 - 12.00 AO Platform Ruimte | 14.30 - 16.30	2-feb
6	5-feb	6-feb	7-feb	8-feb	9-feb **Algemene Vergadering - | 10.00-11.30 uur** verzending stukken Bestuur
7	12-feb	13-feb	14-feb DO Platform Economie | 13.30 - 15.30 DO Platform Mobiliteit | 14.00 - 16.00	15-feb DO Platform Ruimte | 09.00 - 11.00	16-feb **Bestuur MRA | 09.00 - 10.30**
8	19-feb voorjaarsreces	20-feb voorjaarsreces	21-feb voorjaarsreces	22-feb voorjaarsreces	23-feb voorjaarsreces
9	26-feb	27-feb	28-feb	29-feb **PHO Bouwen en Wonen MRA | 10.00 - 12.00**	1-mrt verzending stukken Algemene Vergadering verzending stukken MRA Raadtafel
10	4-mrt	5-mrt	6-mrt	7-mrt **BO Platform Mobiliteit | 10.00 - 12.00**	8-mrt **BO Platform Ruimte | 10.00 - 12.00**
11	11-mrt	12-mrt **MRA Raadtafel | 19.30-21.00**	13-mrt **BO Platform Economie | 10.00 - 12.00**	14-mrt	15-mrt
12	18-mrt	19-mrt	20-mrt	21-mrt	22-mrt **Algemene Vergadering | 10.00 - 11.30**
13	25-mrt	26-mrt	27-mrt	28-mrt verzending stukken Bestuur	29-mrt Goede vrijdag
14	1-apr Tweede Paasdag	2-apr	3-apr	4-apr	5-apr **Bestuur MRA | 09.00 - 10.30**
15	8-apr	9-apr	10-apr	11-apr	12-apr
16	15-apr	16-apr	17-apr	18-apr	19-apr
17	22-apr	23-apr	24-apr	25-apr	26-apr
18	29-apr meireces	30-apr meireces	1-mei meireces	2-mei meireces	3-mei
19	6-mei	7-mei	8-mei	9-mei Hemelvaartsdag	10-mei
20	13-mei	14-mei AO Platform Mobiliteit | 10.00 - 12.00	15-mei	16-mei AO Platform Economie | 10.00 - 12.00 AO Platform Ruimte | 14.30 - 16.30	17-mei verzending stukken Bestuur
21	20-mei Tweede Pinksterdag	21-mei	22-mei	23-mei	24-mei **Bestuur MRA | 09.00 - 10.30** verzending stukken Algemene Vergadering verzending stukken MRA Raadtafel
22	27-mei	28-mei	29-mei DO Platform Economie | 13.30 - 15.30 DO Platform Mobiliteit | 14.00 - 16.00	30-mei	31-mei
23	3-jun	4-jun	5-jun **MRA Raadtafel | 19.30-21.00**	6-jun DO Platform Ruimte | 15.00 - 17.00	7-jun
24	10-jun	11-jun	12-jun	13-jun **PHO Bouwen en Wonen MRA | 14.00 - 16.00**	14-jun **Algemene Vergadering | 10.00 - 11.30**
25	17-jun	18-jun **BO Platform Mobiliteit | 10.00 - 12.00**	19-jun	20-jun **BO Platform Ruimte | 10.00 - 12.00**	21-jun
26	24-jun **BO Platform Economie | 10.00 - 12.00 uur**	25-jun	26-jun	27-jun	28-jun
27	1-jul	2-jul	3-jul	4-jul	5-jul verzending stukken Bestuur
28	8-jul **State of the Region | middag**	9-jul	10-jul	11-jul	12-jul **Bestuur MRA | 09.00 - 10.30**
29	15-jul	16-jul	17-jul	18-jul	19-jul
30	22-jul	23-jul	24-jul	25-jul	26-jul
31	29-jul	30-jul	31-jul Zomerreces	1-aug	2-aug
32	5-aug	6-aug	7-aug	8-aug	9-aug
33	12-aug	13-aug	14-aug	15-aug	16-aug
34	19-aug	20-aug	21-aug	22-aug	23-aug

ONDER VOORBEHOUD

35	*26-aug*		*27-aug*		*28-aug*		*29-aug*		*30-aug*			
36	*2-sep*		*3-sep*		*4-sep*		*5-sep*		*6-sep*		*verzending stukken Bestuur*	
											verzending stukken MRA Raadtafel	
37	*9-sep*		*10-sep*	*AO Platform Mobiliteit | 10.00 - 12.00*	*11-sep*		*12-sep*	*AO Platform Economie | 10.00 - 12.00*	*13-sep*		**Bestuur MRA - heisessie | 14.00 - 22.00**	
								AO Platform Ruimte | 14.30 - 16.30				
38	*16-sep*		*17-sep*		*18-sep*	**MRA Raadtafel | 19.30-21.00**	*19-sep*		*20-sep*		*verzending stukken Algemene Vergadering*	
39	*23-sep*		*24-sep*		*25-sep*	*DO Platform Economie | 13.30 - 15.30*	*26-sep*	*DO Platform Ruimte | 15.00 - 17.00*	*27-sep*			
						DO Platform Mobiliteit | 14.00 - 16.00						
40	*30-sep*		*1-okt*		*2-okt*		*3-okt*	**PHO Bouwen en Wonen MRA | 10.30 - 12.30**	*4-okt*		*verzending stukken Bestuur*	
41	*7-okt*		*8-okt*		*9-okt*		*10-okt*		*11-okt*		**Algemene Vergadering | 11.00 - 12.30**	
											Bestuur MRA | 09.00 - 10.30	
42	*14-okt*		*15-okt*		*16-okt*	**BO Platform Economie | 10.00 - 12.00**	*17-okt*	**BO Platform Mobiliteit | 10.00 - 12.00**	*18-okt*		**BO Platform Ruimte | 10.00 - 12.00**	
43	*21-okt*		*22-okt*		*23-okt*		*24-okt*		*25-okt*			
44	*28-okt*	*herfstreces*	*29-okt*	*herfstreces*	*30-okt*	*herfstreces*	*31-okt*	*herfstreces*	*1-nov*	*herfstvakantie*		
45	*4-nov*		*5-nov*	*AO Platform Mobiliteit | 10.00 - 12.00*	*6-nov*		*7-nov*	*AO Platform Ruimte | 10.00 - 12.00*	*8-nov*			
								AO Platform Ruimte | 14.30 - 16.30				
46	*11-nov*		*12-nov*		*13-nov*		*14-nov*		*15-nov*			
47	*18-nov*		*19-nov*		*20-nov*	*DO Platform Economie | 13.30 - 15.30*	*21-nov*	*DO Platform Ruimte | 15.00 - 17.00*	*22-nov*		*verzending stukken Bestuur*	
						DO Platform Mobiliteit | 14.00 - 16.00						
48	*25-nov*		*26-nov*		*27-nov*	*verzending stukken Algemene Vergadering*	*28-nov*	**PHO Bouwen en Wonen MRA | 10.00 - 12.00**	*29-nov*		**Bestuur MRA | 09.00 - 10.30**	
						verzending stukken MRA Raadtafel						
49	*2-dec*		*3-dec*		*4-dec*		*5-dec*		*6-dec*			
51	*9-dec*		*10-dec*	**MRA Raadtafel | 19.30-21.00**	*11-dec*	**BO Platform Economie | 10.00 - 12.00**	*12-dec*		*13-dec*			
						BO Platform Ruimte | 15.00 - 17.00						
52	*16-dec*		*17-dec*		*18-dec*	**Algemene Vergadering | 10.00 - 11.30**	*19-dec*		*20-dec*			
						BO Platform Mobiliteit | 15.00 - 17.00						
53	*23-dec*	*Kerstreces*	*24-dec*	*Kerstreces*	*25-dec*	*Kerstreces*	*26-dec*	*Kerstreces*	*27-dec*	*Kerstreces*		
54	*30-dec*	*Kerstreces*	*31-dec*	*Kerstreces*								

afkortingen

PHO portefeuillehoudersoverleg van wethouders/gedeputeerden
AO ambtelijke overleg
DO directeurenoverleg
BO bestuurlijk overleg van wethouders/gedeputeerde (dit zijn de platforms)

In de Algemene Vergadering van 22 maart 2024 (na advies van de Raadtafel van 12 maart 2024) worden in dit overzicht ook datums van verzending van stukken en de termijn van 'wensen en opvattingen' en en bekrachting van de MRA Agenda geplaatst.
Het MRA Congres wordt waarschijnlijk verplaatst naar februar 2025.

metropool regioamsterdam

Actualiteiten overzicht 1e kwartaal 2024

1 april 2024

MRA Directie

Inhoudsopgave / Overzicht uitvoeringslijnen (1)

+ 0.1 – Samenbindende visie op de regio en de samenwerking
+ 0.2 – Samenwerking Rijk en EU
+ 0.3 – De MRA als netwerkorganisatie
+ 0.4 – Kennishuis MRA
+ 0.5 – Verantwoording
+ 1.1 – Regionale economische strategie
+ 1.2 – Werkmilieus (Plabeka)
+ 1.3 – Human Capital
+ 1.4 – Aanjagen marktinitiatieven voor de transitieopgaven
+ 1.5 – Energie-infrastructuur en data-infrastructuur

Inhoudsopgave / Overzicht uitvoeringslijnen (2)

+ 2.1 – Verstedelijkingsstrategie (NOVEX)
+ 2.2 – Bouwen en Wonen
+ 2.3 – Landschap
+ 2.4 – Transitieopgaven Leefomgeving
+ 2.5 – Kunst, Cultuur en Erfgoed
+ 2.6 – Recreatie en Toerisme
+ 3.1 – Schaalsprong mobiliteitsysteem
+ 3.2 – Fiets
+ 3.3 – Duurzame en innovatieve mobiliteit

0.1 – Samenbindende visie op de regio en de samenwerking

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in de Algemene Vergadering en het MRA Bestuur

+ De implementatie van de samenwerkingsafspraken is afgerond, met de oplevering van het eindrapport van de kwartiermaker aan de Algemene Vergadering in maart. In het eind rapport staan een aantal aanbevelingen die nu bij het Bestuur worden neergelegd.

+ De 80% versie van de nieuwe MRA Agenda is voor wensen en opvattingen verzonden naar de deelnemers: de reactie termijn loopt tot 28 juni. De kern van de agenda wordt gevormd door 8 ambities. Het document bevat daardoor meer een visie element dan haar voorgangers.

0.2 – Samenwerking Rijk en EU

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het MRA Bestuur en in de Platforms

+ Lobby en public affairs richting het Rijk:

- Inzet op herstel en doorzetting financiering van ‘het mandje’ (doortrekken NZ-lijn, Zuidasdok en sluiten van de kleine ring). Hiervoor hebben we contacten gelegd met de departementen, met bewindspersonen en met kamerleden. In januari is een bestuurlijk werkbezoek geweest in Den Haag.
- Voor onze belangen op het gebied van ruimte / woningbouw zetten we via de coalitie netwerk stedelijk Nederland in op bereikbaarheidsmaatregelen, groen/blauw en op de financiering van woningbouw in stedelijk gebied.

+ Lobby en public affairs richting de EU:

- Continue inzet op 3 inhoudelijke sporen:
  - Duurzame mobiliteit (werkbezoek aan Brussel)
  - Energietransitie (waterstof: hydrogen week, inzet op calls voor financiering, prijs gewonnen als European Hydrogen Valley of the Year
  - Circulaire Economie (participatie in event *world circular economy forum*)
- Inzet voor de betere positionering van onze metropool, ook in relatie met andere metropolen
- Voorbereiding EMA conferentie in MRA (november)

0.3 – De MRA als netwerkorganisatie

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het MRA Bestuur en het Platform Economie

- Om te komen tot een meer effectieve ondersteuning van het regionaal bedrijfsleven en bevordering van meer innovaties is een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden van een betere samenwerking tussen de regionale ontwikkelingsmaatschappij ROM InWest en de Amsterdam Economic Board

- Deze verkenning heeft geresulteerd in het advies om de helix samenwerking (bedrijfsleven, kennis- en onderwijsinstellingen, overheden en maatschappelijke organisaties) meer te gaan focussen op een beperkt aantal thema's. Rond deze nader te bepalen thema's moeten coalities gevormd worden van partijen uit de helix, om gezamenlijk tot concrete acties te komen

- ROM InWest en Board komen in de eerste helft van 2024 met voorstellen hoe de samenwerking er uit gaan zien en de nieuwe aanpak vormgegeven gaat worden.

0.4 – Kennishuis MRA

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het MRA Bestuur

+ Podcastserie Metropoolregio Actueel

- In Q1 zijn vier podcasts gepubliceerd in de serie Metropoolregio Actueel. Alle podcasts staan in het teken van de weg naar de nieuwe MRA Agenda. De onderwerpen van de podcasts in Q1 waren houtbouw, circulaire economie, bedrijventerreinen en de OV-transitie. Tot de zomer volgen nog vier podcasts naar aanleiding van de 80%-versie van de MRA Agenda, over energie, water, ruimte en arbeidsmarkt.

+ Huis van de Regio

- In Q1 is gewerkt aan de organisatie van drie ambtelijke bijeenkomsten in het Huis van de Regio, het gezamenlijke kantoorpand van de MRA en de Vervoerregio Amsterdam. De eerste bijeenkomst is in mei en gaat over brede welvaart, meer specifiek concrete handvatten voor het operationaliseren van brede welvaart in de regio. Na de zomer vinden nog twee bijeenkomsten plaats.

+ Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam

- In Q1 is begonnen met de organisatie van de presentatie van de Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam (EVMRA) 2024.

0.5 – Verantwoording

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het MRA Bestuur en de Algemene Vergadering

+ In Q1 is een nieuwe website gelanceerd over het Convenant Houtbouw MRA (https://www.convenanthoutbouwmra.nl). De website is het initiatief van de convenantpartners, zowel publieke als private organisaties. De website wordt gebruikt voor het delen van kennis en actualiteiten.

+ In Q1 is een begin gemaakt met het actualiseren van de MRA-website. De website wordt in lijn gebracht met de nieuwe MRA Agenda. Omdat hierbij veel actoren zijn betrokken en de MRA Agenda nog definitief moet worden vastgesteld, zal de actualisatie van de website doorlopen in Q2, Q3 en Q4.

+ In Q1 is een evaluatie opgesteld van de Metropoolredactie, een samenwerking van de omroepen NH Nieuws, AT5 en Omroep Flevoland. De redacties zijn in 2023 gaan samenwerken om te berichten over ontwikkelingen in de Metropoolregio Amsterdam. Vanuit de MRA is hiervoor een financiële bijdrage gedaan. De evaluatie leidt tot een concrete aanpak in 2024 (en verder).

1.1 – Regionale Economische Strategie

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Economie

+ Conform het plan van aanpak is een ambtelijke werkgroep bezig de invulling van deze strategie vorm te geven. Deze strategie zal zich nadrukkelijk richten op nieuwe kansen van economische dynamiek in de verschillende deelregio's

+ Medio 2024 zal een concept versie van deze strategie aan het Platform Economie voorgelegd worden.

1.2 – Werkmilieus (Plabeka) / Bedrijventerreinenstrategie

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Economie

- De Bedrijventerreinenstrategie MRA bestaat uit een programma van zes elkaar versterkende lijnen en bijbehorende afspraken;
- Een inzet op alle lijnen van de strategie is nodig; naast bescherming bestaande voorraad, toekomstbestendig maken van de voorraad, intensivering van het ruimtegebruik, betere benutting van het stedelijk gebied en selectieve uitgifte zijn ook nieuwe plannen nodig voor de oplossing;
- De strategie dient als bouwsteen voor de (bestuurlijke) trajecten: Omgevingsverordening Noord-Holland, Nieuw Economisch Beleid Flevoland, ruimtelijk voorstellen van de provincies, NOVEX MRA (inclusief BOL en BO MIRT) en MRA Agenda 2024-2028;
- Het BO platform Economie heeft op vrijdag 8 december ingestemd met deze Strategie; inmiddels is deze voorgelegd aan alle colleges B&W en GS
- Met het Rijk (EZK) worden afspraken gemaakt over gemeenschappelijke rijk-regio acties
- Medio 2024 start de Uitvoeringsfase met regionale acties

1.3 – Human Capital

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Economie

- Op verzoek van het MRA bestuur is een onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt, welke partners en initiatieven in de MRA op dit vraagstuk actief zijn en óf – en zo ja: welke? – meerwaarde er is voor een aanpak op MRA schaal

- De resultaten van deze verkenning zijn gepresenteerd aan de portefeuillehouders Economie en Sociaal van de MRA partners

- De uitkomsten van onderzoek en bestuurlijke bespreking worden uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma. Hierbij lijkt het voor de hand te liggen dat hierbij de nauwe samenwerking gezocht gaat worden met het bedrijfsleven, onderwijsinstellingen en maatschappelijke organisaties.

1.4 – Aanjagen Marktinitiatieven voor de transitieopgaven

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Economie

- In het BO van het Platform Economie heeft het BO ingestemd met de MRA uitvoeringsagenda circulaire economie 2024. Deze agenda bevat de acties die vanuit het programma in 2024 zullen worden uitgevoerd.
- In het 1e kwartaal is de verkenning verbinden energie-en-grondstoffentransitie afgerond. Tijdens deze verkenning zijn producten ontwikkeld die helpen om de komende jaren hiermee concreet aan de slag te gaan. Deze zullen de komende tijd worden gebruikt in het zoeken naar een regionale aanpak voor het stimuleren van circulaire zonnepanelen en van het gebruik van biobased isolatiemateriaal in woningen.
- De MRA is gestart met het meten van de impact in de openbare ruimte, een cruciale stap in de uitvoering van de roadmap Circulair Inkopen en Opdrachtgeven. Deze ontwikkeling is van groot belang voor het bereiken van de doelstelling om in 2030 volledig circulair in te kopen.
- Vanuit onze lobby-activiteiten heeft de MRA gepleit voor het verminderen van de hoeveelheid luiers en het invoeren van Uniforme Producentenverantwoordelijkheid (UPV) voor luiers. Dit heeft zowel via vakbladen als via RTL Nieuws en EditieNL aandacht gehad.
- In 1e kwartaal is een start gemaakt met het uitwerken van een voor MRA-overheden toe te passen module om lokale voedselsystemen te verbinden. Dit traject wordt uitgevoerd als bijdrage aan het door de EU gefinancierde initiatief FoodCLIC dat zich inzet voor het ontwikkelen van duurzame stedelijke voedselomgevingen in acht Europese stadsregio's.

1.5 – Energie-infrastructuur en data-infrastructuur

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Economie en het Platform Ruimte

- N.a.v. de steeds meer zichtbaar wordende beperkingen vanuit het energiesysteem op de realisatie van de woningbouwambities in de MRA is de MRA een ontwerpend onderzoek gestart om te verkennen hoe woningbouwplannen met beperkte (of zelfs geen) netcapaciteit toch gerealiseerd kunnen worden. De eerste ontwerpsessies hebben inmiddels plaatsgevonden.
- N.a.v. de voor de MRA opgestelde rapportage datacenters en de kennissessie die daarover op 12 juli jl. werd gehouden stond het onderwerp datacenters dit najaar opnieuw op de agenda van de platforms Ruimte en Economie. Daarbij kwam ook de reservering voor een 4e hyperconnectiviteitscluster in de MRA aan de orde, zoals die is opgenomen in de Verstedelijkingsstrategie. In het eerste kwartaal van 2024 zijn met het bureau Stratix afspraken gemaakt die moeten bijdragen aan het beantwoorden van de vraag vanuit de platforms wat de digitaliseringsambities van de MRA betekenen voor de benodigde digitale infrastructuur.

2.1 – Verstedelijkingsstrategie (NOVEX)

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Ruimte en de Stuurgroep Verstedelijkingsstrategie

- Externe bureau's Zwarte Hond, Rebel en Positive Lab zijn ingehuurd om binnen de MRA de ruimtelijke keuzes inzichtelijk te maken. Dat heeft geleid tot een interessante redeneerlijn, maar nog niet tot definitieve keuzes. Hoe komen we via een goede redeneerlijn tot goede ruimtelijke keuzes. Belangrijk is dat we streven naar brede welvaart, dat alle systemen (mobiliteit, energie en water) op orde zijn en dat er een goede woon-werk balans is. Samen met de deelregio's gaan we kijken wat dit betekent voor de NOVEX uitvoeringsagenda.
- De benodigde groene maatregelen zijn samen met de deelregio's in kaart gebracht voor de uitvoeringsagenda: er is een top 7 aan groene maatregelen geformuleerd, als inzet voor afspraken met het Rijk voor het regelen van financiering hiervoor (in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving met het Rijk).
- De waterschappen zijn op dit moment om de maatregelen voor de blauwe maatregelen ingrepen die nodig zijn m.b.t. water) uit te werken voor in de Uitvoeringsagenda. Ook starten we drie pilots om de financieringsmogelijkheden in kaart te krijgen voor klimaatbestendig bouwen.
- In het BO MIRT van november worden ook maatregelen mbt economie en mobiliteit toegevoegd. Alle MRA deelnemers zullen regelmatig worden geïnformeerd over de voortgang van de uitvoeringsagenda.

2.2 – Bouwen en Wonen

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het PHO Bouwen en Wonen en het Platform Ruimte

+ Er is een lobby agenda opgesteld voor bouwen en wonen voor onze lobby richting Den Haag

+ De uitvoering van de woondeal is gecoördineerd: daarbij wordt ook in beeld gebracht welke monitoring nodig is.

+ Houtbouw MRA: In Q1 vond een bijeenkomst plaats in Pakhuis de Zwijger over de houtbouwsuccessen in de regio

+ Bij de stuurgroep huisvesting aandachtsgroepen is afgesproken om voortaan ook ouderen huisvesting mee te nemen als aandachtsgroep.

2.3 – Landschap

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Ruimte

- Tbv uitvoeringsprogramma NOVEX MRA is een overzicht gemaakt van de groene regionale maatregelen die vóór 2030 nodig zijn om het groenblauwe netwerk te versterken. Deze is op basis van een Rijk-regio argumentatie geprioriteerd tot een top 7. Het proces is samen met het Rijk (BZK, LNV), de deelregio's en provincies doorlopen wat heeft geleid tot een gedragen selectie (top 7). Deze lijst van urgente en belangrijke groene maatregelen wordt voorgelegd in het BOL op 20 juni a.s.
- Meegedacht bij het voorstel voor een vervolg van het project 'Toekomstbestendige Heuvelrug Gooi en Vechtstreek'. Gezien de rol van de MRA als aanjager en verbinder voor dit project, zal de MRA bij het vervolg echter niet meer betrokken zijn. De andere zes partners gaan samen door en mogelijk sluiten nog nieuwe partners aan. Dit project is overigens geselecteerd voor het Jaarboek Landschapsarchitectuur en Stedenbouw in Nederland.
- Formuleren van een eerste plan van aanpak 'klimaatbestendig landschap' (casus Oer-IJ gebied in het NZKG), samen met een collega van MRA Klimaatbestendig. Dit plan wordt voor de zomer afgestemd met relevante partijen (PNH, Stichting Oer-IJ, etc.)

2.4 – Transitieopgaven Leefomgeving (klimaatadaptatie)

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Ruimte

+ We werken aan doelvoorschriften voor Klimaatbestendige Vitale en Kwetsbare functies ihkv roadmap Vitale en Kwetsbaar.

+ We zijn bezig met het uitwerken van blauwe (gebieds)opgaven en versterken integratie ervan in onderdeel groenblauw netwerk t.b.v. de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA

+ We zijn bezig om samen met het programma Bouwen en Wonen pilots op te zetten voor de financiering van klimaatbestendige woningbouw

+ We zijn bezig om de scope van de vijf keuzevraagstukken Water, klimaatadaptatie en ruimte uit te werken t.b.v. aanscherping Ontwikkelperspectief MRA: wisselwerking RO en ruimtelijke reserveringen waterberging, zoetwaterbeschikbaarheid, betaalbaar wonen, verzilting en drinkwater.

+ We hebben het netwerk netwerk rondom bestaande gebouwde omgeving (openbare ruimte) versterkt en uitgebreid d.m.v. werksessies en netwerkbijeenkomsten

2.4 – Transitieopgaven Leefomgeving (energietransitie)

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Ruimte

- Het thema netcongestie is in korte tijd uitgegroeid tot één van de meest besproken en meest urgente thema's. Voor de MRA betekent de netcongestie dat de realisatie van allerlei MRA doelstellingen in gevaar dreigt te komen. Dit was aanleiding om in beeld te brengen welke trajecten er lopen om de gevolgen van de netcongestie te beperken en om op verschillende MRA tafels (de platforms mobiliteit en economie en Plabeka) het gesprek te voeren over de vraag of en zo ja de MRA een nuttige rol op dit terrein zou kunnen spelen.
- Met TNO en het Servicepunt Duurzame Energie van de provincie Noord-Holland is gewerkt aan een voorstel voor een aanpak die gemeenten binnen de MRA moet helpen rechtvaardigheid onderdeel te maken van beleidsinterventies in het kader van de energietransitie en om belemmeringen/koud watervrees van gemeenten rond het gebruik van rechtvaardigheidsraamwerken weg te nemen.

2.5 – Kunst, Cultuur en Erfgoed

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het PHO Cultuur (wordt opnieuw opgestart)

+ De verkenning naar een referentiekader voor de culturele infrastructuur bij nieuwbouw of herinrichting van wijken voor de MRA is afgerond, en heeft geresulteerd in een handreiking: deze wordt 18 april aangeboden aan de bestuurders in het PHO Kunst, Cultuur en Erfgoed

+ De groene menukaart, een digitale tool tav verduurzaming van cultuurgebouwen, wordt uitgebreid naar erfgoedhofjes (zie De Groene Menukaart)

+ Er wordt gesproken met het ministerie van OCW over programmatische samenwerking tussen OCW en cultuurregio's, waaronder de MRA

+ Er wordt gewerkt aan een nieuw werkprogramma Kunst, Cultuur en Erfgoed voor de periode 2024-2028 binnen de MRA

2.6 – Recreatie en Toerisme

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Economie

- Er is een nieuwe Strategische agenda toerisme vastgesteld.
- In 2023 is de samenwerking met 6 Europese steden gestart in het kader van het *tourism in balance* programma van Interreg Europe, dit loopt tot 2027
- Verdere uitrol digitaal nachtregister met aansluiting van de deelregio Zaanstreek-Waterland
- Amsterdam 750 – in 2024 bijeenkomst gehad om het evenement te koppelen aan de metropoolregio Amsterdam
- Er wordt in 2024 een advies opgesteld over de toekomst van vraagsturing en bezoekersmanagement in het kader van de evaluatie van het programma ´Amsterdam Bezoeken, Holland Zien´
- In 2024 is wordt een evenementenonderzoek MRA uitgevoerd over de locaties binnen de MRA waarin randvoorwaarden en werkwijze worden meegenomen
- In het voorjaar van 2024 wordt een lobby bijeenkomst georganiseerd met nieuwe Tweede Kamerleden over de hotspots binnen de MRA

3.1 – Schaalsprong Mobiliteitssysteem

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Mobiliteit

+ Schaalsprong: Door landelijke bezuinigingen op het doortrekken van de Noord-Zuidlijn is de lobby erop gericht dit met het volgende kabinet goed te maken.
+ Door de heroriëntatie van het Rijk zijn infrastructurele projecten, door de switch van aanleg naar onderhoud Rottenpolderplein A9 en de A27 afgeblazen cq uitgesteld.
+ Bij het Spoor is het project Airport Sprinter en Amsterdam CS gestart. Maar helaas worden ook op het Spoor faseringen verwacht.
+ Ondertussen orienteert het platform zich nadrukkelijk op de EU met de nieuwe TEN-T aanpak.

3.2 – Fiets

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Mobiliteit

+ In januari zijn de rapportage en de middelen voor 2024 mbt het MRA Fietsroutenetwerk vastgesteld. Dit geldt ook voor de laatste termijn van de Europese Green Deal Fiets.

3.2 – Duurzame en innovatieve mobiliteit

Over deze uitvoeringslijn wordt voornamelijk afgestemd in het Platform Mobiliteit

+ De versnelling van MRA Elektrisch verloopt goed. Er ontstaan wel congestie knelpunten op het stroomnet zichtbaar in delen van de MRA, op dit moment vooral voor het zwaardere goederentransport.

+ Diverse steden zijn gestart met Zero Emission zones.

+ Vanuit het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid wordt versterkt via de werkgevers ingezet op *Spreiden en Mijden*.

metropool
regioamsterdam

Maandelijks MRA Raads- en Statenleden Bericht (editie 82 – 21 mei 2024)

Geachte Raadsleden en Statenleden in de Metropoolregio Amsterdam,

Met deze maandelijkse brief informeren wij u in het kort over actuele ontwikkelingen van de samenwerking in de MRA. Dit maandelijkse MRA Raads- en Statenleden Bericht wordt ook gearchiveerd op de MRA-website.

Nieuws uit de Metropoolregio Amsterdam

- Eerste reactie MRA op hoofdlijnenakkoord coalitie Tweede Kamer
- NEXTSTAGE geeft jongeren kans in circulaire eventindustrie
- Podcast: Water heeft schaarse ruimte nodig en dat dwingt tot keuzes
- Aardwarmte voedt warmtenet in Purmerend naar verwachting vanaf 2027
- Prof. dr. Zef Hemel schrijft bij afscheid van MRA essay over de belofte van het IJmeer: Het verhaal van de baai
- Maatregelen tegen vol stroomnet in Flevoland versneld ingevoerd en uitgebreid
- Ruimte geven aan cultuur gemakkelijker gemaakt
- De Staat van Flevoland: werkgelegenheid op recordniveau, maar schaarste begrenst groei
- Zesde ronde Woningbouwimpuls: € 10 miljoen voor snelle bouw van 2000 woningen in MRA
- MRA-bestuurder Esther Rommel tekent 'Circular Cities Declaration' in Brussel
- Intertraffic 2024: Data en digitalisering staan centraal bij mobiliteitsopgaven
- Ruim 42.000 woningen in MRA in de pijplijn
- MRA werkt met Versnellingshuis aan circulaire economie

Presentatie Economische Verkenningen MRA (EVMRA) op dinsdag 9 juli 2024

Op dinsdag 9 juli worden de 'Economische Verkenningen van de Metropoolregio Amsterdam (EVMRA) 2024' gepresenteerd. De EVMRA zijn dé betrouwbare informatiebron over ontwikkelingen van de economie in de MRA. Naast een analyse van actuele ontwikkelingen geven de EVMRA prognoses. Het programma en de aanmeld-mogelijkheid vindt u op de speciale website: https://evmra.evenementenorganisatie-amsterdam.nl/

Prof. dr. Henri de Groot (hoogleraar Regionaal Economische Dynamiek aan de Vrije Universiteit in Amsterdam) en dr. Arjan Heyma (adjunct-directeur SEO Economisch Onderzoek) geven op 9 juli een toelichting op deze verkenningen en schetsen een beeld van de ontwikkeling van de 'brede welvaart' in de MRA in het afgelopen jaar.

Termini 179
1025 XM Amsterdam

info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Jessica Peters-Hondelink (directeur Amsterdam Economic Board), Abel d'Ailly (ministerie Economische Zaken en Klimaat) en Sofyan Mbarki (wethouder Economie Amsterdam en voorzitter van het platform Economie van de Metropoolregio Amsterdam) reflecteren vervolgens op de belangrijkste bevindingen.

Deze presentatie is op dinsdag 9 juli 2024 (aanvang 16.00 uur) in de Openbare Bibliotheek (OBA) Oosterdok, Oosterdokskade 143 in Amsterdam. Aanmelden kan eenvoudig via de link.

Reminder: 80%-versie MRA Agenda verzonden naar raden, Staten en colleges voor het traject van 'wensen en opvattingen'

De nieuwe MRA Agenda is in een '80%-versie' aangeboden aan de colleges, gemeenteraden en de beide Provinciale Staten in de Metropoolregio Amsterdam. Alle partijen hebben nu de gelegenheid voor het meegeven van wensen en opvattingen om de agenda af te ronden. De MRA Agenda is de inhoudelijke basis van de samenwerking in de regio. In de agenda staan de gezamenlijke ambities en doelen voor de komende jaren. Op de website treft u deze 80%-versie.

Nieuwe podcast over water

De podcast getiteld Natuurlijk: water- en bodemsturend werken, maar dan? is onlangs gepubliceerd. Hieraan werkten mee: Hugo Bellaart, wethouder van Gooise Meren en lid van het platform Ruimte van de MRA, Esther Rommel, gedeputeerde van de provincie Noord-Holland en lid van het platform Economie, en Bea de Buisonjé, lid van het dagelijks bestuur van het waterschap Amstel, Gooi en Vecht.

De laatste vier nieuwe podcasts in de serie Metropoolregio Actueel gaan (tijdens de periode van het ophalen van 'wensen en opvattingen' rond de MRA Agenda) over onderwerpen in de 80%-versie, die alle drie de bestuurlijke platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit aangaan. Het zijn de onderwerpen energie, water, arbeidsmarkt en ruimte. Nieuw is nu de podcast over water.

Eerder is de podcast over energie verschenen: over complexiteit, positiviteit en pragmatisme rond het onderwerp energie. De andere podcasts over arbeidsmarkt en ruimte volgen snel.

Beluister de eerdere podcasts van Metropoolregio Actueel

De reeks podcasts van de serie Metropoolregio Actueel staat in het teken van de totstandkoming van de nieuwe MRA Agenda. In de periode tot de 80%-versie is ingezoomd op onderwerpen die spelen in de deelregio'en de MRA gezamenlijk.

Deze podcasts zijn allemaal te beluisteren via Spotify:

- Openbaar vervoer-transitie
- Bedrijventerreinen
- Duurzaam & Circulair
- Houtbouw
- Gezondheid in de MRA
- Toerisme
- Water (te veel, te weinig en verzilting)
- Huisvesting Aandachtsgroepen
- Energie-armoede en -rechtvaardigheid
- Toekomstbestendig bouwen
- Brede welvaart

De podcasts duren elk circa een half uur. Wanneer u zich abonneert op de reeks in Spotify wordt u automatisch geïnformeerd over een volgende uitzending.

Agenda's en verslagen Bestuur, Algemene Vergadering, Raadtafel en Platforms
Alle informatie, agenda's en stukken van het MRA Bestuur, MRA Raadtafel, MRA Algemene Vergadering, en de platforms Economie, Ruimte en Mobiliteit kunt u vinden op de website van de MRA. Hieronder staan de data van de eerstvolgende Raadtafel en Algemene Vergadering:

Publicatie agenda/bijlagen	*MRA Raadtafel*	*MRA AV*
24 mei 2024	wo 5 juni 2024 19.30 uur	14 juni 2024 10.00 uur

Eén pagina voor Jaarplanning, Termijnagenda, Voortgangsnota en proces nieuwe MRA Agenda
Op de website van de MRA is een speciale pagina gemaakt met daarop de meest actuele Jaarplanning 2024, de Termijnagenda en het proces van de nieuwe MRA Agenda. Op de Jaarplanning treft u alle MRA-overleggen, waaronder alle bijeenkomsten van het Bestuur, de Algemene Vergadering, de Raadtafel en de bestuurlijke platforms.

Het eerstvolgende Bericht aan raden en Staten wordt eind van de volgende maand naar alle griffiers verzonden.

Middels deze brief hopen wij u voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Voor vragen of opmerkingen ben ik altijd bereikbaar.

Termini 179
1025 XM Amsterdam
info@metropoolregioamsterdam.nl
www.metropoolregioamsterdam.nl

Met vriendelijke groet,

Emiel Reiding
Directeur Metropoolregio Amsterdam
e.reiding@metropoolregioamsterdam.nl
06 - 39 36 20 77

*) De 33 deelnemers van de MRA zijn de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel, Uithoorn, Amsterdam, Almere, Lelystad, Blaricum, Gooise Meren, Hilversum, Huizen, Laren, Wijdemeren, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad, Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Zandvoort, de provincies Noord-Holland en Flevoland, en de Vervoerregio Amsterdam.
**) De 7 deelregio's zijn: Almere-Lelystad, Amstelland-Meerlanden, Amsterdam, Gooi en Vechtstreek, IJmond, Zaanstreek-Waterland en Zuid-Kennemerland.

Dit digitale 'MRA Raads- en Statenleden Bericht' verschijnt maandelijks, met uitzondering van de zomermaanden.